

RAFAEL VIDAL BOTELHO DE SOUZA

POLÍTICA E ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA

uma reflexão sobre a Política Marítima Nacional

Trabalho de Conclusão de Curso -
Monografia apresentada ao Departamento de
Estudos da Escola Superior de Guerra como
requisito à obtenção do diploma do Curso de
Altos Estudos de Política e Estratégia.

Orientador: CMG (FN-RM1) José Cimar
Rodrigues Pinto.

Rio de Janeiro
2018

Este trabalho, nos termos de legislação que resguarda os direitos autorais, é considerado propriedade da ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (ESG). É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que sem propósitos comerciais e que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos expressos neste trabalho são de responsabilidade do autor e não expressam qualquer orientação institucional da ESG

Assinatura do autor

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

S729p Souza, Rafael Vidal Botelho de.

Política e Estratégia de Defesa Nacional: uma reflexão sobre a Política Marítima Nacional / Capitão de Mar e Guerra Rafael Vidal Botelho de Souza. - Rio de Janeiro: ESG, 2018.

91 f.: il.

Orientador: Capitão de Mar e Guerra (RM1 - Fuzileiro Naval) José Cimar Rodrigues Neto.

Trabalho de Conclusão de Curso – Monografia apresentada ao Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra como requisito à obtenção do diploma do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE), 2018.

1. Política Nacional de Defesa. 2. Estratégia Nacional de Defesa. 3. Política Marítima Nacional. 4. Poder Marítimo. I. Título.

CDD – 359.03

*À minha esposa Danieli Yumi e meu filho
Gustavo Kenji, pelas constantes
demonstrações de amor.*

RESUMO

A Política Marítima Nacional (PMN), aprovada pelo Decreto nº 1.265, de 11 de outubro de 1994, tem a preocupação de gerenciar as atividades nacionais no setor marítimo, buscando aplicar o Poder Marítimo nacional, em benefício dos interesses do Brasil. O objetivo desta monografia é analisar os instrumentos condicionantes de mais alto nível da Defesa Nacional à luz das Política e Estratégia Nacionais de Defesa, a fim de identificar em que medida uma possível atualização da PMN estará condicionada por estes documentos. Em fase posterior, por intermédio de uma investigação comparativa, procura-se verificar os principais pontos existentes nos documentos de defesa que tenham relação com os assuntos relacionados à política marítima. O estudo aborda a importância do uso do mar, questões geopolíticas dos espaços marítimos, poder nacional, poder marítimo e seus componentes e políticas e estratégias marítimas, de forma que será possível traçar uma relação entre a PMN atual e os documentos condicionantes de mais alto nível da Defesa. A metodologia utilizada compreendeu, inicialmente, uma investigação documental apoiada em legislações, planos setoriais e publicações internas, no sentido de identificar os documentos que estão relacionados à PMN em vigor. A conclusão do estudo indica que alguns condicionantes do Setor de Defesa devem ser levados em consideração em uma futura revisão da PMN, permitindo, assim sua atualização e uma visão crítica a respeito da importância do mar para o Brasil. Adicionalmente, a implementação de tais medidas acarretará no desenvolvimento das potencialidades do Poder Marítimo brasileiro, alavancando o Poder Nacional como um todo, resultando em melhores condições para atender aos objetivos nacionais estabelecidos em nossas políticas nacionais.

Palavras-chave: Política Nacional de Defesa. Estratégia Nacional de Defesa. Política Marítima Nacional. Poder Marítimo.

ABSTRACT

The National Maritime Policy (NMP), approved by Decree nº 1,265 of 11th October 1994, is concerned with managing national activities in the maritime sector, seeking to apply the national seapower, to the benefit of Brazil's interests. The aim of this monograph is to analyze the highest level of national defense-based instruments in the light of National Defense Policy and Strategy, in order to identify in what extent a possible update of the NMP will be conditioned by these documents. At a later stage, through a comparative investigation, the main points in the defense documents relating to maritime policy issues are sought to be verified. The study addresses the importance of the use of the sea, geopolitical issues of maritime spaces, national power, seapower and its maritime components and policies and strategies, so that it will be possible to trace a relationship between the current NMP and the documents of highest level on defense. The methodology used initially comprised a documentary investigation supported by legislation, sectoral plans and internal publications in order to identify documents that are related to NMP in force. The conclusion of the study indicates that some of the constraints of the defense sector should be taken into consideration in a future revision of the NMP, thus allowing its updating and a critical view of the importance of the sea to Brazil. Additionally, the implementation of such measures will lead to the development of the potential of the Brazilian Seapower, leveraging the national power as a whole, resulting in better conditions to meet the national objectives established in our national policies.

Keywords: National Defense Policy. National Defense Strategy. National Maritime Policy. Seapower.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

QUADRO 1	Objetivos Nacionais de Defesa relacionados com o contexto marítimo.....	34
QUADRO 2	Estratégias e Ações Estratégicas de Defesa relacionadas com o contexto marítimo.....	38
QUADRO 3	Objetivos e ações a realizar sob coordenação da Marinha do Brasil.	42
QUADRO 4	Objetivos da IX Política Setorial para os Recursos do Mar.....	45

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AED	Ações Estratégicas de Defesa
AEN	Ações Estratégicas Navais
AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras
AM	Autoridade Marítima
AQUIPESCA	Programa de Aquicultura e Pesca
BIOMAR	Programa de Biotecnologia Marinha
CCO	Comissão Colombiana do Oceano
CIRM	Coordenadoria Interministerial para os Recursos do Mar
CNUDM	Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar
CoMaNa	Conselho Marítimo Nacional
ED	Estratégias de Defesa
EN	Estratégias Navais
END	Estratégia Nacional de Defesa
EUA	Estados Unidos da América
GOOS-BRASIL	Sistema Brasileiro de Observação dos Oceanos e Estudos do Clima
ICO	<i>Intergovernmental Oceanographic Commission</i> (Comissão Oceanográfica Intergovernamental)
LC	Lei Complementar
LCM	Linhas de Comunicações Marítimas
MB	Marinha do Brasil
MD	Ministério da Defesa
MM	Ministério da Marinha
MME	Ministério de Minas e Energia
MT	Ministério do Trabalho
MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
OBNAV	Objetivos Navais
OM	Objetivos Marítimos
OND	Objetivos Nacionais de Defesa
PC	Plataforma Continental
PEM	Planejamento Estratégico da Marinha
PMN	Política Marítima Nacional

PND	Política Nacional de Defesa
PNGC	Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro
PNMA	Política Nacional do Meio Ambiente
PNOEC	Política Nacional do Oceano e das Regiões Costeiras
PNRM	Política Nacional para os Recursos do Mar
PNT	Política Nacional de Transportes
PPG-MAR	Programa de Formação de Recursos Humanos em Ciências do Mar
PROANTAR	Programa Antártico Brasileiro
PROAREA	Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial
PROMAR	Programa de Promoção de Mentalidade Marítima
PROARQUIPÉLAGO	Programa de Pesquisas Científicas no Arquipélago de São Pedro e São Paulo
PROTRINDADE	Programa de Pesquisas Científicas na Ilha da Trindade
PSRM	Plano Setorial para os Recursos do Mar
REMLAC	Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira
REVIMAR	Programa de Avaliação, Monitoramento e Conservação da Biodiversidade Marinha
SECIRM	Secretaria da Coordenação Interministerial para os Recursos do Mar
UNESCO	<i>United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization</i> (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura)
ZC	Zona Costeira ou Zona Contígua

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	REFERENCIAL TEÓRICO	13
2.1	A IMPORTÂNCIA DO USO DO MAR	13
2.2	A GEOPOLÍTICA DOS OCEANOS.....	18
2.3	PODER NACIONAL, PODER MARÍTIMO E SEUS COMPONENTES.....	24
2.4	POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS MARÍTIMAS.....	28
3	POLÍTICA NACIONAL DE DEFESA	32
4	ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA	35
4.1	A MARINHA DO BRASIL NA END	36
4.2	ESTRATÉGIAS DE DEFESA E AÇÕES ESTRATÉGICAS DE DEFESA.....	38
5	POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL	41
5.1	HISTÓRICO DA POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL.....	41
5.1.1	Ações a realizar e objetivos da PMN	42
5.2	POLÍTICA NACIONAL PARA OS RECURSOS DO MAR.....	43
5.3	PLANO SETORIAL PARA OS RECURSOS DO MAR	44
5.4	ANÁLISE DOS PRINCIPAIS ASPECTOS DA PMN	47
5.4.1	Introdução	47
5.4.2	Objetivos e ações a realizar	51
5.4.2.1	OM-1 Desenvolvimento de uma mentalidade marítima nacional.....	52
5.4.2.2	OM-2 Racionalidade e economicidade das atividades marítimas	52
5.4.2.3	OM-3 Independência tecnológica nacional, no campo das atividades marítimas.....	53
5.4.2.4	OM-5 Produção, no país, de navios, embarcações, equipamentos e material específico, relacionados com o desenvolvimento das atividades marítimas e com a defesa dos interesses marítimos do país.....	54
5.4.2.5	OM-9 Formação, valorização e aproveitamento racional dos recursos humanos necessários às atividades marítimas	54
5.4.2.6	OM-12 Segurança das atividades marítimas e salvaguarda dos interesses nacionais no mar	55
5.4.2.7	OM-14 Garantia da existência de um Poder Naval eficaz e em dimensões compatíveis com os demais componentes do Poder Marítimo.....	56
5.4.2.8	Objetivos marítimos relacionados aos temas transportes aquaviários e construção naval.....	56
6	CONCLUSÃO	57

REFERÊNCIAS	60
ANEXO A – POLÍTICAS NACIONAIS DOS OCEANOS	63
ANEXO B – OBJETIVOS NAVAIS (OBNAV) E ESTRATÉGIAS (EN) E AÇÕES ESTRATÉGICAS NAVAIS (AEN) DA MB	76
ANEXO C – OBJETIVOS E DIRETRIZES FUNDAMENTAIS DA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES	91

1 INTRODUÇÃO

A Política Marítima Nacional (PMN), promulgada pela primeira vez pelo Decreto nº 89.331, de 25 de janeiro de 1984, e substituída pelo Decreto nº 1.265, de 11 de outubro de 1994, busca harmonizar-se com as demais políticas nacionais e tem a preocupação de gerenciar as atividades nacionais no setor marítimo, buscando, assim, aplicar de forma inteligente o Poder Marítimo nacional e seu componente naval, em benefício dos interesses do Brasil.

Com a aprovação em 1996 e, posteriores atualizações em 2005, 2012 e mais recentemente em 2016, da Política Nacional de Defesa (PND) e, também, da decorrente Estratégia Nacional de Defesa (END), cuja primeira versão foi aprovada em 2008, com atualizações em 2012 e 2016, documentos de mais alto nível do País no setor de Defesa, estabeleceu-se um novo patamar para orientar ações que reúnam capacidades em nível nacional, para desenvolver as bases necessárias para a garantia da soberania nacional, sua integridade e o atingimento dos objetivos nacionais.

Entretanto, em função das diversas atualizações sofridas pelas PND e END e da ausência de atualizações da PMN, naturalmente que algumas dessas políticas e estratégias apresentam discrepâncias, razão pela qual se justifica a realização de estudo comparativo, no sentido de perscrutar eventuais incongruências.

Nesse contexto, este estudo analisará a PMN, a partir da contextualização das PND e END, buscando identificar os aspectos condicionantes, objetivos e ações a desenvolver relacionados à atividade marítima. Esta análise permitirá identificar potenciais observações que servirão como pontos de partida para a proposição de modificações que se façam necessárias à atualização da PMN. Para tanto, fixar-se-á nos principais aspectos relacionados ao uso do mar, onde o Comando da Marinha desempenha o papel de ator principal neste processo de elaboração e proposição de planos e ações relacionados ao aproveitamento do espaço marítimo.

Uma vez que a PMN engloba vários atores fora do âmbito do Ministério da Defesa e, conseqüentemente, do Comando da Marinha, pretende-se, durante este trabalho, abordar tais relações de forma superficial, somente e quando se fizerem estritamente necessárias, uma vez que não se pretende adentrar competências que não as da Marinha do Brasil, pois, para isso, seria mister conhecer em profundidade

seus programas e planos setoriais, o que não é o objetivo deste trabalho.

Desta forma, a ótica prevalecente será a do Comando da Marinha, pois a ele são atribuídas diversas responsabilidades aos assuntos relacionados com a atividade marítima.

Em uma análise inicial, as PND e END buscam harmonizar e articular em quais bases serão conduzidas as iniciativas que envolvem as expressões do Poder Nacional relacionadas ao tema Defesa, visando ao melhor aproveitamento das capacidades da Nação. Esse processo, coordenado pelo Ministério da Defesa, pretende assegurar a Defesa Nacional e a percepção de um estado de Segurança Nacional, pela integração dos esforços do Estado brasileiro na consolidação de seu Poder Nacional, incrementando as potencialidades nacionais e aprimorando os recursos de que dispõe a Nação, caracterizando a necessidade do desenvolvimento nacional à medida que avançamos em Defesa e Segurança.

Ambos os documentos têm como princípio basilar a atuação diplomática para a solução de conflitos, valorizando a convivência harmônica entre os países e defendendo um mundo onde sejam respeitados os valores, instituições e as normas internacionais vigentes. Espera-se, então, que o Brasil se insira cada vez mais no cenário mundial.

Por outro lado, a PMN trata da importância do uso do mar para a obtenção e manutenção dos Objetivos Nacionais, bem como para o incremento do Poder Nacional, por intermédio do crescimento do Poder Marítimo, relativo às atividades marítimas, em geral, e de seu Poder Naval, expressão militar do Poder Marítimo. A partir desse ponto de vista, a PMN busca fortalecer as atividades do setor marítimo, garantindo-lhes segurança e fortalecendo-lhes os recursos econômicos e humanos.

É relevante ainda, mencionar que as principais riquezas do mundo e, em particular, as do Brasil, transitam por inúmeras rotas marítimas, tendo o mar uma importância estratégica para o país e sendo um fator de desenvolvimento em si mesmo. Também se faz mister destacar a necessidade de proteção de todas as instalações portuárias e de estruturas do comércio marítimo, bem como a proteção da grande biodiversidade existente na área marítima conhecida como Amazônia Azul.

Em face do exposto, tanto a PMN como a PND e a END apresentam aspectos que estão relacionados ao trinômio Defesa, Segurança e Desenvolvimento.

O que este trabalho buscará identificar e consolidar é exatamente esta interação.

Para que isto seja alcançado, será realizada inicialmente uma investigação documental tendo como base legislações, planos setoriais e publicações internas, a fim de identificar os principais documentos que estão relacionados à Política Marítima atual. Em um segundo momento, por intermédio de uma investigação descritiva, serão verificados os principais pontos existentes nas PND e END que tenham relação com os assuntos relacionados à política marítima.

Em fase posterior, o trabalho prosseguirá com uma investigação bibliográfica, buscando identificar nos autores mais atuais as principais considerações sobre a importância do mar para o país, políticas marítimas, poder marítimo, poder naval e estratégias de uso do mar, de forma que, ao explorar tais assuntos, seja possível traçar uma relação entre a PMN atual e os documentos condicionantes de mais alto nível da Defesa.

Ao longo deste trabalho, será buscado descrever e explicar os principais temas envolvidos em políticas e estratégias marítimas e de defesa, de forma que, ao final do estudo, seja possível identificar os pontos a serem aperfeiçoados e passíveis de serem incorporados à uma nova política marítima, bem como outros que ainda necessitarão de maiores aprofundamentos e servirão de base para futuros estudos na área de política e estratégias marítimas.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 A IMPORTÂNCIA DO USO DO MAR

Para Reis e Alves de Almeida (2012, p. 23-24), o mar passou a ser disputado por diversos grupos sociais, pois dele o homem tem obtido seu alimento e, também, sua energia, seja ela advinda do petróleo, fonte de energia principal na atualidade, ou de fontes limpas como a energia eólica por meio de torres posicionadas ao longo das praias contíguas a ele. Afirmam que “pelo mar o homem transporta os bens que fazem o progresso e a sobrevivência da humanidade.” (REIS; ALVES DE ALMEIDA, 2012, p. 23). Como resultado, ponderam que quem o dominasse teria uma grande vantagem, pois poderia controlar tanto a pesca quanto a extração de riqueza e o comércio.

Estudando a história mundial, observa-se que a Idade Média presenciou várias disputas pelo controle das linhas de comunicações existentes nos mares Mediterrâneo, Báltico, do Norte e no Canal da Mancha. Corsários, *vikings*, otomanos, todos eram uma ameaça constante no mar. Cidades italianas, a costa oriental britânica, cidades medievais no Sul da França e Espanha eram frequentemente pilhadas, levando insegurança às pessoas que moravam nas proximidades da costa. Já na Idade Moderna, com a Era dos Descobrimentos, abria-se uma nova rota de comércio vinda do Novo Mundo, onde a Espanha, com a necessidade de proteger seus galeões, carregados de prata e ouro, dos corsários patrocinados pela Inglaterra, mergulhava em uma disputa pela manutenção desta nova linha de comunicação marítima contra o reino inglês. (REIS; ALVES DE ALMEIDA, p. 28-37).

Espanhóis contra ingleses, holandeses contra ingleses, franceses contra ingleses, várias guerras e batalhas foram travadas ao longo de séculos, mas sempre com o mesmo objetivo: o controle das linhas de comunicações marítimas (LCM). Batalhas decisivas foram travadas principalmente pelos ingleses, franceses atacavam o comércio marítimo por meio de corsários. Na grande parte desses encontros no mar, a Inglaterra saiu vitoriosa, estabelecendo um período de domínio britânico nos mares, consolidado no século XIX, que ficou conhecido como *Pax Britannica*. (REIS; ALVES DE ALMEIDA, p. 28-37).

Segundo Reis e Alves de Almeida (2012, p. 41-42), os navios britânicos estavam presentes em todos os mares do planeta, arvorando seu pavilhão em ações diplomáticas, ou em ações onde era necessária uma intervenção com a utilização da força. O poder naval representou o apogeu do império britânico.

Com a eclosão da 1ª Guerra Mundial, o Reino Unido tentou proteger mais uma vez suas LCM dos ataques alemães, principalmente após o advento do submarino alemão como arma para atacar seu comércio marítimo. Contudo, a entrada dos Estados Unidos da América (EUA) na guerra, que já vinha demonstrando firme disposição para se tornar um ator relevante no cenário internacional, em face dos afundamentos de navios mercantes de bandeira norte-americana, o estabelecimento de uma proteção naval aos comboios, permitiu aos aliados manterem suas linhas de comunicações e, conseqüentemente, a manutenção de um fluxo logístico adequado ao esforço de guerra exigido. Mais uma vez, o domínio do mar foi uma questão crucial ao sucesso dos aliados. A marinha britânica continuava imponente, mas a norte-americana começava a ganhar espaço. (REIS; ALVES DE ALMEIDA, 2012, p. 44-52).

Com a 2ª Guerra Mundial, mais uma vez a Alemanha tratou de atacar as linhas de comunicações aliadas, infringindo, pelo mar, danos às economias desses países. Mais uma vez, com a entrada dos EUA na guerra; o surgimento do porta-aviões transportando aviões para localizar e atacar submarinos alemães; o bloqueio naval norte-americano ao Japão; e a destruição da esquadra japonesa em 1944, alçaram os EUA ao posto de senhores dos mares do Pacífico. (REIS; ALVES DE ALMEIDA, 2012, p. 44-52).

Desse pequeno apanhado histórico, verifica-se a importância da manutenção e do controle das LCM para o transporte de bens e existência de um comércio marítimo que permitisse o fluxo logístico adequado aos esforços de guerra.

No século XXI, o oceano é visto como uma nova dimensão, que torna os países dependentes, pois dele necessitam e têm interesses estratégicos que são importantes de serem resguardados e defendidos. Para Neves (2016, p. 2) o mar é visto como fonte de recursos, meio de transporte e objeto ambiental, ou seja, como elemento que contribui “para o desenvolvimento em segurança da humanidade, dos países e das sociedades.”

Destacando o atributo do mar como meio de transporte e elemento essencial

do comércio, verifica-se um verdadeiro aumento do tráfico marítimo, em face da globalização e da facilidade de transitar terem criado um modo econômico gerenciador de trocas para alimentar os cerca de 7 bilhões de habitantes, onde parcela significativa se aproxima do litoral para se abastecer, alimentar e trabalhar. (DUFOURCQ, 2011, p. 255; NEVES, 2016, p.2).

Para Till (2006, p. 8), a importância do mar continuará a aumentar, especialmente para o Brasil, pois dele provêm recursos minerais e naturais, além do transporte marítimo em si. Acrescente-se a isso, a necessidade crescente de produtos obtidos a partir do mar, em face do aumento demográfico mundial e da melhora da expectativa de vida da população.

Em face da facilidade do transporte de cargas e comércio pelo mar, Till (2005, p. 8-9) prevê que a via marítima continuará sendo, por muito tempo, a forma mais econômica de transporte, mesmo com o incremento do transporte aéreo e o desenvolvimento do ciberespaço. Evidencia que o volume transportado tende a crescer em face do aumento populacional e que os espaços marítimos serão o único meio capaz de atender esta demanda.

A globalização possui papel importante nesta dinâmica, pois multiplica exponencialmente o transporte de grandes volumes, matérias primas e produtos industriais, estabelecendo, assim, linhas de fornecimento/abastecimento consideradas estratégicas para o desenvolvimento de diversos países. (DUFOURCQ, 2011, p. 255).

Segundo na narrativa de Dufourcq (2011, p. 256), o mar se revela “como verdadeiro reservatório de riquezas, portanto um reservatório econômico”, o que é evidenciado pelo atributo do mar como fonte de recursos, sejam eles vivos, com seus usos tradicionais ou novos usos, incluídos os recursos do leito marinho, ou os não vivos como é o caso do petróleo, do gás e ainda de uma “panóplia imensa de outros minérios e metais raros e preciosos”. (NEVES, 2016, p. 2).

Avalia que alguns dos antigos estoques de matérias primas e de energia provenientes da terra estão se esgotando, provando que o homem deve buscar no mar, nas proximidades de seus territórios, as matérias para suas próprias necessidades. (DUFOURCQ, 2011, p. 256). Acredita, ainda, que os países ribeirinhos devam olhar para o mar na busca pelas suas riquezas, destacando que no Brasil, a indústria petrolífera com capacitação para extração em alto mar tem

crescido substancialmente.

Destaca que não existem apenas riquezas mineiras, mas também a piscicultura, o turismo, a energia e novas formas de exploração marítima em desenvolvimento crescente. (DUFOURCQ, 2011, p. 257).

Retornando aos aspectos de tráfego marítimo e comércio nos mares, conclui que há uma nova dinâmica do comércio marítimo mundial, onde as perspectivas de crescimento criam uma tendência de apropriação dos mares, no qual se possa ter seu uso ou preservação, exploração ou evitar-se o desperdício. A essa dinâmica, ele dá o nome de territorialização dos mares. (DUFOURCQ, 2011, p. 257-258).

Essa territorialização marítima torna as áreas marítimas verdadeiras infraestruturas de desenvolvimento econômico mundial além da atividade humana, mas possuidoras de grande vulnerabilidade, pois além da necessidade de organização para explorá-las, há a possibilidade quase real de atíçar o desejo de posse. Não é exagero afirmar que o planeta dependerá da indústria marítima e que parte do destino do século 21 acontecerá no mar. (DUFOURCQ, 2011, p. 257-258).

Conclui Dufourcq (2011, p. 258) que a globalização exige uma regulamentação das atividades marítimas e de um controle, não apenas do comércio, mas também das atividades econômicas nas áreas marítimas.

Para Reis e Alves de Almeida (2012, p. 53-54), o mar permanece sendo a grande via para trocas comerciais e culturais, o que torna primordial a proteção das LCM, por onde navegam a quase totalidade dos produtos produzidas no mundo. Ameaças ainda existem, como a pirataria e o terrorismo em alto-mar, principalmente onde navegam navios petroleiros.

Novamente Dufourcq (2011, p. 250), apresentando sua visão ao tratar o mar como um espaço vital para o desenvolvimento do homem e de “apoio de trocas econômicas vitais, dos oceanos como reservatórios de riqueza, fonte de energia, base alimentar, até abrigo da biodiversidade”, corrobora com os autores supracitados.

Afirma que essas áreas marítimas estão sujeitas a cuidados, seja para defesa ou redução de vulnerabilidades existentes nas atividades realizadas no mar, seja para sua segurança, uma vez que também estão sujeitas a riscos ou exploração mais agressiva de suas riquezas para benefício próprio. (DUFOURCQ, 2011, p. 250).

Apresenta, ainda, em um debate mais amplo, de caráter internacional, a necessidade de se assegurar um fluxo regular e suficiente para sustentar a atividade econômica proveniente do comércio internacional, ressaltando a responsabilidade pela proteção das LCM, divulgação de informações, acompanhamento e desenvolvimento de um novo pacto entre as autoridades marítimas diante do perigo de crimes de toda espécie. (DUFOURCQ, 2011, p. 250).

A proteção de recursos vivos e não vivos nas plataformas continentais, a exploração de petróleo e gás natural e a proteção do pescado são preocupações do século XXI. Além delas, Dufourcq (2011, p. 250) aponta, também, o crescimento de atividades criminosas, tais como o tráfico de drogas no Caribe, e a pirataria no Chifre da África e, mais recentemente, no Golfo da Guiné, como outras fontes de preocupação.

Contudo, um fato permanece inexorável: o mar continua sendo importante para a sobrevivência da humanidade e indispensável à atividade marítima. (DUFOURCQ, 2011, p. 249). Ele se constitui no grande legado a ser preservado e defendido. Reis e Alves de Almeida (2012, p. 54) afirmam que, para o Brasil, o mar é fundamental. Projetam que sem um poder naval forte que proteja nossos interesses no mar pouco se pode fazer e que o Brasil necessita desenvolver o seu poder marítimo para não se tornar alvo de cobiça e desejo de quem tem capacidade de atuar.

Em resumo, tendo como base os pensamentos dos autores acima descritos, os espaços marítimos constituem-se hoje na principal via de comunicação entre os países, o que permitirá que as nações continuem a se desenvolver. Destacaram a dependência dos países com o mar, pois muitos possuem interesses estratégicos que necessitam ser guardados ou defendidos. As atividades marítimas, como o transporte de mercadorias, piscicultura, turismo e sua própria indústria, bem como a exploração de riquezas minerais e naturais, serão o sustentáculo do desenvolvimento econômico em uma era onde os recursos provenientes da terra começam a rarear. Apontaram também que ameaças a esse conjunto de atividades existem, desde a pirataria e o terrorismo, até a exploração agressiva dos recursos provenientes do mar em benefício exclusivo de determinado país, sendo necessária a atuação dos países para o controle e regulamentação das atividades econômicas e a segurança dos espaços marítimos e, para o Brasil, em particular, de um Poder

Naval forte e um Poder Marítimo desenvolvido.

2.2 A GEOPOLÍTICA DOS OCEANOS

Trazendo, também, a ideia de poder que está associada ao mar, França (2012, p. 55) afirma que ele sempre representou um grande espaço de disputa de poder e esteve sempre presente na política das nações como meio, teatro e motivo, o que demonstra seu peso nas relações internacionais do século XXI.

Mas para entender o significado do mar como ator importante no âmbito das Relações Internacionais é necessário estabelecer um fio temporal dos acontecimentos e pensamentos geopolíticos que estão relacionados a ele.

Na Europa, Portugal e Espanha estabeleceram seus domínios territoriais por meio do Tratado de Toledo, defendendo uma política do *Mare Clausum*. Contudo, ir contra este domínio era fundamental para que outras nações crescessem. Surge, então, o conceito de *Mare Liberum* de Hugo Grotius, que defendia o mar como um território livre onde todas as nações poderiam dele se utilizar. É neste contexto que o mar passa a ser percebido como uma grande via de comunicações e de conexão entre os continentes. (SPYKMAN, 1942, apud FRANÇA, 2012, p. 57-58).

Principalmente entre os séculos XVIII e XIX, a mobilidade marítima levou ao desenvolvimento de uma consciência onde o mar era visto como um espaço onde novas possibilidades econômicas e militar eram possíveis. (FRANÇA, 2012, p. 61). Contribuiu para esse pensamento as ideias de Mahan (2004) que afirmava que o domínio do mar levaria, conseqüentemente, ao domínio do mundo. Argumentou que o mar era o caminho mais fácil para a comunicação com outros povos e que a chave da hegemonia mundial repousava no mar e no seu controle. Apontou o papel da marinha como de protetora do comércio, principalmente, para um país fronteiro aos dois maiores oceanos do planeta, como no caso dos EUA.

França (2012, p. 63) apresenta o conceito de Oceanopolítica como sendo o “estudo das relações entre os Estados e os espaços marítimos. Influência dos oceanos e mares no direcionamento político-estratégico dos Estados e na relação destes com a sociedade nacional, com o meio ambiente e com outros Estados.” Para More (2012, p. 239), a “Oceanopolítica visa destacar a influência dos oceanos na construção das relações de poder e de direito entre estados costeiros”.

A dinâmica dos espaços é o cerne das Relações Internacionais. O mar apresenta ao sistema internacional uma série de temas. É um tema geopolítico, jurídico e histórico, não somente para as nações que possuem acesso aos oceanos, mas também para aquelas que não têm e almejam uma rota para saída ou entrada nele. Se as histórias dos territórios podem ser contadas por intermédio das várias guerras ocorridas, assim a do mar existe e se revela pelas potências que tentaram dominá-lo. Potências como Portugal e Espanha, que tentaram manter o duplo domínio do mar e da terra, passando pela hegemonia holandesa sucedida pela britânica e, posteriormente, apesar das ameaças alemãs, a dos EUA. (FRANÇA, 2012, p.64-65).

Já no período da Guerra Fria, o mar não era mais uma simples via de navegação, adequado à pesca e guerras. Em face da aprovação de textos na ONU, no âmbito do direito internacional público, que estabeleceram normas para esse espaço, a maneira como o mar era visto mudou. (FRANÇA, 2012, p. 72).

Mesmo assim, de um ponto de vista meramente político, o oceano passou a ser utilizado para demonstração de forças e capacidade técnica das principais potências à época.

No período pós-guerra fria se vê aumentar o número de marinhas, bem como as discordâncias entre as nações. “A ascensão chinesa demonstra que o mar pode ser uma ferramenta de projeção de poder dissuasivo.” (FRANÇA, 2012, p. 75).

Apresentam-se também uma série de novas ameaças como a pirataria na Somália, “questões ambientais, pesca industrial, a necessidade da salvaguarda da navegação e da vida marítima”. (FRANÇA, 2012, p. 76).

O oceano é um dado concreto, ele foi e é utilizado como uma ferramenta, como um meio para o crescimento econômico e comercial dos Estados. “Suas águas são políticas, sinônimas de poder e conquista e mesclada por leis escritas pelas potências e, ao mesmo tempo, pela anarquia e instabilidade sistêmica.” (FRANÇA, 2012, p. 76).

França (2012, p. 77) conclui que vários Estados tentaram ilusoriamente conquistar o mar, por meio da força econômica, suas políticas e das formas como os Estados e os espaços marítimos se relacionavam. Mas na realidade, projeta que a batalha política pelo oceano ainda vai começar, uma vez que apesar das várias regulamentações acerca dos limites laterais marítimos, da fixação dos limites

marítimos, da Zona Econômica Exclusiva (ZEE), os espaços marítimos estão, ainda, muito longe de serem conhecidos.

O adequado uso dos oceanos nos dias de hoje, pode ser visualizado como um sistema marítimo, baseado principalmente no comércio e transporte marítimo, onde os interesses interagem em um mundo globalizado, as distâncias diminuem significativamente e áreas oceânicas são vistas como traços que interligam países. E onde há interesses em jogo, é adequado considerar que tal sistema possa sofrer ameaças de várias naturezas, decorrentes exatamente desse comércio marítimo, pois este exige recursos específicos, tais como navios, portos, governos que o incentive; estrutura financeira que mantenha e promova o seu desenvolvimento e, ainda, de uma comunidade marítima interessada no funcionamento eficiente e equilibrado do comércio. (TILL, 2006, p. 9-12).

Para os EUA, o mar é um dos pontos centrais de sua política externa e está ligado às questões de segurança e de projeção de poder e, também, uma de suas prioridades estratégicas, a fim de manter a liberdade de navegação, convencionada como a defesa da “liberdade dos mares”, tendo no Poder Marítimo norte-americano, seu instrumento primordial de sua estratégia que “não é mantido apenas com navios, mas com uma estratégia mais ampla que engloba inclusive o controle aeroespacial.” (MAIA, 2012, p. 118-120).

Segundo Maia (2012, p. 123-137), a respeito da temática específica dos oceanos, o tema aparece atrelado a outros como segurança, projeção de poder e garantia de livre comércio, durante a era George H. W. Bush. Na administração Clinton, o tema é ressaltado pelo envio ao Senado para ratificação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), como objetivo estratégico e, também, pela manutenção da capacidade de projeção de poder dos EUA como vinculada à prosperidade econômica do país. No governo George W. Bush, o tema não é abordado de forma expressa, aparecendo somente em documentos específicos militares. No governo Obama, o tema foi abordado em dois tópicos, o primeiro sobre o uso da força militar, com abordagens para a dissuasão e garantia das capacidades militares nos domínios terrestre, marítimo, espacial e do ciberespaço. No segundo, tendo como objetivo salvaguardar bens globais, é ressaltada a necessidade de cooperação com aliados para a otimização do uso dos mares, ar e domínios espaciais.

Em âmbito nacional, dominam, historicamente, o pensamento geopolítico brasileiro, os seguintes temas: unidade e integração nacional; a defesa das fronteiras contra eventuais ameaças externas; e a importância econômica e das comunicações no Atlântico Sul. (ALBUQUERQUE, 2010, p. 49).

Isto pode ser explicado pelo fato de nossos principais geopolíticos terem fortes relações com o ambiente terrestre. Contudo, os mesmos foram unânimes em observar a importância do Atlântico Sul para o país. (JUNIOR, 2012, p. 212).

Dessa forma, é possível afirmar que existem aspectos que dificultam “o ‘entender e empregar’ os Oceanos, tanto como fonte de riquezas, de preservação da vida, ou, ainda, em um ambiente onde a defesa dos interesses nacionais alcança a máxima importância.” (JUNIOR, 2012, p. 206). Já afirmava França (2012, p. 65) que “o poder do mar é inerente ao seu tamanho”.

Para Attali (apud JUNIOR, 2012, p. 210), o Brasil, por relegar a um segundo plano as atividades marítimas, impossibilitando assim o correto desenvolvimento de uma força naval e marinha mercante forte, contribuiu para aumentar os obstáculos ao seu desenvolvimento e, em consequência, ao atendimento pleno dos objetivos fundamentais, como o bem-estar nacional.

Para Junior (2012, p. 215-216), tanto a Geopolítica quanto a Oceanopolítica são orientadoras do emprego do Poder Nacional e, assim, devem ser harmônicas e complementares entre si. Defende, contudo, que deva prevalecer a Oceanopolítica, uma vez que esta última atua em ambiente completamente diferente do terrestre, decorrendo conceitos jurídicos próprios, estudos voltados para a utilização de sistemas hidroviários e portuários, marítimos e fluviais, recursos naturais existentes no mar, da mentalidade marítima e dos vínculos comerciais. Dessa forma, afirma que “as fronteiras da atualidade, devem ser estabelecidas pela forma que o estado emprega o Poder Nacional, nos espaços oceânicos” (JUNIOR, 2012, p. 215), espaços esses cuja ocupação deve ser perfeitamente entendida e considerada de vital importância para o Estado brasileiro.

O ordenamento jurídico atual previsto pela CNUDM estabelece os diversos limites relativos ao Mar Territorial (MT), Zona Contígua (ZC), ZEE e Plataforma Continental (PC). Acredita que esse novo ordenamento possa contribuir para o estabelecimento de um novo tipo de fronteira: a marítima. Avalia, entretanto, que a Oceanopolítica compreende áreas marítimas mais distantes que as delimitadas

pelas “fronteiras marítimas”, pois o comércio marítimo indica a necessidade de adoção de normas destinadas à manutenção ou conquista dos objetivos de Estado, à salvaguarda da vida humana no mar e à preservação do meio ambiente.

Para More (2012, p. 248), há uma necessidade imediata de conhecer o espaço marítimo brasileiro, desenvolvendo o pensamento oceanopolítico brasileiro a partir de estudos e pesquisas privados, públicos e militares, a fim de consolidar conhecimentos e formular uma política de estado adequada à gestão do espaço oceânico brasileiro.

Caroli (2010, p. 123) ressalta que são cada vez maiores nossos interesses no Atlântico Sul, pois nesse ambiente é que estamos fixando, possivelmente, nossa última fronteira e onde, em consequência, passaremos a exercer direitos e deveres sobre uma área marítima ampliada, de dimensões equivalentes à metade do território continental. Além disso, a política externa do Brasil se desenvolve nesses espaços marítimos, com um comércio exterior cada vez mais crescente.

Portanto, se faz necessário pensar no espaço Oceanopolítico do Brasil e, para isso, Junior (2012, p. 220-221), após analisar diversos fatores, entre eles as linhas de comunicações marítimas e os imperativos estratégicos¹, que devem ser atendidos de forma a preservar a capacidade do Estado brasileiro de fortalecer a Segurança Nacional, apresenta uma sugestão de espaço oceanopolítico do Brasil: “parte do Atlântico Norte (até 18º de latitude norte), o Mar do Caribe, a Costa Oeste da América do Sul (Oceano Pacífico), a Antártica, a Costa Oeste e a Costa Leste (até Moçambique) da África (Oceano Índico).” (JUNIOR, 2012, p. 222). No interior desse espaço estão nossas “fronteiras marítimas” delimitando a Amazônia Azul, de acordo com as convenções da CNUDM. Resulta que o espaço oceanopolítico do Brasil transcende o Atlântico Sul, ainda mais quando considerados complexos fatores tais como nossa expansão para o Leste, o aproveitamento dos recursos naturais do mar, a importância das LCM para o país e nossas vulnerabilidades estratégicas.

Portanto, no século XXI, “essas novas dimensões geográficas e virtuais precisam ser consideradas e reavaliadas pela Geopolítica para que se compreenda

¹ Junior (2012, p. 221) aponta como imperativos estratégicos a segurança da navegação nas LCM e nas proximidades das posições estratégicas a seguir: “Canal do Panamá, salientes nordestino e africano, Estreito de Magalhães, Passagem de *Drake*, Canal de *Beagle* e nas proximidades da Antártica e no Cabo da Boa Esperança”.

a real influência desses fatores sobre a Política do Estado.” (CAROLI, 2010, p. 122).

Caroli (2010, p. 124) chega à conclusão de que o mar possui enorme importância geopolítica para o país. Da mesma forma, afirma que os recursos existentes nessas áreas marítimas podem levar a antagonismos em futuro próximo. Conseqüentemente, há de se possuir um Poder Naval apto a garantir os interesses nacionais.

Junior (2012, p. 223) é feliz ao resumir a importância do espaço oceanopolítico brasileiro em duas singelas palavras: Sobrevivência, pois do mar recebemos bens e serviços indispensáveis ao fortalecimento do Poder Nacional, e Prosperidade porque, a partir do mar, exportamos nossos produtos que se transformarão em recursos financeiros, fundamentais para o desenvolvimento nacional.

É necessário apresentar, ainda, mesmo que não intimamente ligado ao mar, mas com relevância no fluxo de mercadorias e atividade econômica, uma nova dimensão ao pensamento geopolítico do século XXI: a demográfica.

Para Dufourcq (2011, p. 252-253), a demografia, ao longo das últimas décadas, mudou a geoestratégia e a geoeconomia do planeta, pelo fato de que sua população mundial quase ter triplicado, alterando o mapa do mundo que a demografia representa. Seguindo seu raciocínio, as conseqüências dessa revolução demográfica estão expostas nas várias partes do mundo que se acumulam, e daqui até à metade deste século o planeta acomodará mais dois bilhões de pessoas, distribuídas majoritariamente na África e Ásia, alterando os pontos de equilíbrio da geopolítica internacional.

Para o Brasil, esta visão estratégica é necessária, pois se está próximo geograficamente da África e, também, no que se refere à geografia humana, do continente africano, principal área de crescimento demográfico relativo. Dessa forma, finaliza Dufourcq (2011, p. 253) que “essa revolução demográfica vai redesenhar no nosso mapa, novas áreas cheias e outras vazias, novas fronteiras e novas áreas de transição entre as partes muito preenchidas e aquelas vazias”.

Pode-se depreender, a partir dos diversos pontos de vista acima apresentados, que o mar continua sendo um espaço de disputa de poder. Dessa forma, o Brasil precisa estudar os seus espaços marítimos, em especial o Atlântico Sul, para direcionar seu pensamento político-estratégico e, conseqüentemente,

poder orientar o emprego do Poder Nacional, levando em consideração as nossas fronteiras marítimas estabelecidas pela CNUDM. Deve, ainda, conhecer o atual sistema marítimo para poder promover diversas questões associadas à política externa, segurança, Poder Marítimo.

A consolidação de tais conhecimentos por meio da formulação de uma política de Estado específica à gestão do espaço oceânico nacional permitirá o fortalecimento do Poder Nacional e consequente redução das vulnerabilidades estratégicas.

2.3 PODER NACIONAL, PODER MARÍTIMO E SEUS COMPONENTES

Do que já foi apresentado anteriormente, das várias disputas pelo controle do mar e de suas rotas comerciais, passando pelas considerações geopolíticas e oceanopolíticas dos espaços marítimos, uma certeza se apresenta: o mar continua sendo uma grande rota de trocas comerciais. No Brasil, cerca de 95% de nosso comércio exterior é transportado por via marítima. Além disso, a CNUDM estabeleceu direitos aos estados costeiros sobre a ZEE e PC, onde o Brasil tem o dever de conhecer e desenvolver as capacidades necessárias ao pleno exercício de sua soberania sobre tais áreas.

Conforme a legislação internacional, cabe ao Brasil explorar economicamente uma área marítima que pode alcançar 4,5 milhões de km², o que é considerada uma verdadeira Amazônia Azul (VIDIGAL et al, 2006, p. 257). Dessa forma, o desenvolvimento de um Poder Marítimo e de um Poder Naval crível são os pontos de partida para a formação das condições necessárias ao aproveitamento e proteção dos recursos que o mar oferece à sociedade brasileira.

Mas para que se possa conceituar Poder Marítimo e Poder Naval, primeiro deve-se compreender o relacionamento destes com o Poder Nacional do país.

Poder Nacional pode ser entendido como “a capacidade que tem a Nação para alcançar e manter os Objetivos Nacionais, em conformidade com a vontade nacional”. (ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA, 2018, p. 45). Esse Poder se manifesta por intermédio das Expressões Política, Econômica, Psicossocial, Militar e Científico-Tecnológica. (ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA, 2018, p. 48).

Para Fortuna (1983, p. 10), a definição de objetivos de natureza estritamente

marítimas, cuja conquista só pode ser realizada por parcela específica do Poder Nacional, resulta da necessidade ou conveniência de controlar determinadas áreas oceânicas. Tais objetivos, definidos como Objetivos Marítimos (OM), se considerados de forma mais ampla, visam assegurar a livre utilização dos espaços marítimos em benefício próprio, assim como sua interdição ao inimigo.

Pode-se afirmar que o Poder Nacional era basicamente entendido como poder terrestre, mas, como a história demonstrou ao longo dos anos, houve a projeção do Poder Nacional das potências da época para além de seus territórios, ou seja, sobre os espaços marítimo e aéreo, conformando novas formas de Poder, conhecidos como Poder Marítimo e Poder Aéreo. (FORTUNA, 1983, p. 10-11).

Para Fortuna (1983, p. 12), o Poder Marítimo é “a capacidade resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para utilização do mar e águas interiores quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social”, a fim de alcançar e preservar os Objetivos Nacionais, o que não é diferente da expressa pela Marinha do Brasil (MB) em sua Doutrina Militar Naval. (BRASIL, 2017c, p. 1-1).

Para Mahan (2004), os fatores principais que afetam o Poder Marítimo de uma Nação são: sua posição geográfica, conformação física, incluindo, sua relação com os recursos naturais e clima, a extensão do território; o número de habitantes, o caráter ou vocação do seu povo e o caráter do governo, incluindo nele as instituições nacionais.

Já Tangredi (2002, p. 1-2), Poder Marítimo não deve ser entendido sob a ótica exclusiva de Mahan, especificamente sobre a guerra no mar, mas sim como um conceito mais amplo, composto, no mínimo, por quatro elementos: o controle das rotas e comércio internacional, o uso e controle dos recursos do mar, as operações das marinhas durante guerras, o uso das marinhas e do poder econômico marítimo como instrumento de diplomacia, dissuasão e influência política em tempos de paz. Destaca, ainda, que são partes integrantes do Poder Marítimo de uma Nação o transporte marítimo, operações portuárias, recursos naturais como o petróleo, pesca e outras formas de comércio e comunicações via marítima.

Fortuna (1983, p. 21) considera que

se o Poder Marítimo é a projeção do Poder Nacional, resultante dos recursos de que dispõe uma Nação para a utilização do mar, visando à

conquista e à manutenção dos Objetivos Nacionais, o Poder Naval é o componente militar do Poder Marítimo. O Poder Naval integra, também a Expressão Militar do Poder Nacional e é representado pela Marinha de Guerra e toda a sua infra-estrutura [sic] de apoio.

A visão de Dufourcq (2011, p. 260) é de que o Poder Marítimo é uma necessidade, devendo resultar de uma combinação ao mesmo tempo da defesa dos interesses de seu país e das responsabilidades regionais, territoriais e internacionais.

Para a MB (BRASIL, 2017, p. 1-1-1-2), os elementos constitutivos do Poder Marítimo são os que integram as expressões do Poder Nacional associados à capacidade de utilização do mar e das águas interiores e são os seguintes:

- a) o Poder Naval;
- b) a Marinha Mercante, as facilidades, os serviços e as organizações relacionados com os transportes aquaviários (marítimo e fluvial);
- c) a infraestrutura marítima e hidroviária: portos, terminais, eclusas, meios e instalações de apoio e de controle;
- d) a indústria naval: estaleiros de construção e de reparos;
- e) a indústria bélica de interesse do aprestamento naval;
- f) a indústria de pesca: embarcações, terminais e indústrias de processamento de pescado;
- g) as organizações e os meios de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico de interesse para o uso do mar, das águas interiores e de seus recursos;
- h) as organizações e os meios de exploração ou de aproveitamento dos recursos do mar, de seu leito e de seu subsolo; e
- i) o pessoal que desempenha atividades relacionadas com o mar ou com as águas interiores e os estabelecimentos destinados a [sic] sua capacitação.

No Brasil, por estar perfeitamente identificado na MB, Fortuna (1983, p. 21-22) considera o Poder Naval como um dos componentes da Expressão Militar do Poder Nacional. Contudo, como componente militar integrante, também, do Poder Marítimo, cabe ao Poder Naval a proteção efetiva dos demais elementos daquele Poder. Cabe, ainda, ao Poder Naval atuar não somente contra o Poder Naval do inimigo, mas também sobre os demais elementos do Poder Marítimo inimigo, bem como salvaguardar os interesses marítimos nacionais no oceano mundial.

Tais afirmativas estão alinhadas com os pensamentos de Till (2006, p. 12) e Dufourcq (2011, p. 260) que citam que todos os elementos do Poder Marítimo precisam dispor de uma forma de proteção pois, defender os interesses marítimos é falar de atividades puramente navais, onde forças navais são necessárias para atuar

na defesa desses interesses. Dessa forma, a força naval, ou seja, o Poder Naval contribui para o Poder Marítimo, para sua proteção e para a obtenção de posição que possa assegurar o equilíbrio de um sistema de comércio marítimo, principalmente em um mundo globalizado. (TILL, 2006, p. 12).

Não se pode, então, dissociar o Poder Naval dos demais elementos que integram o Poder Marítimo, pois “terá seu valor muito reduzido, já que, se o primeiro traz no seu bojo o conceito de força e segurança, o segundo é associado à estabilidade e desenvolvimento.” (FORTUNA, 1983, p. 22).

Aprofundando os conhecimentos sobre Poder Naval, Till (2006, p. 13-14) apresenta como funções afetas a esse poder a capacidade de controlar áreas marítimas onde existam ou se projetam seus interesses; de projetar poder naval sobre terra; de manter um consenso marítimo; e de contribuir para a manutenção da boa ordem nos oceanos.

Nesta mesma linha de pensamento, Neves (2016, p. 3) cita como funções precípuas desse poder o controle do mar – para a garantia das liberdade e segurança das LCM; projeção de poder – para influenciar os acontecimentos em terra e explorar as fraquezas do inimigo; a proteção, defesa ou ataque à navegação comercial; e o policiamento e manutenção da ordem no mar – para assegurar a liberdade de navegação e sua adequada governança.

Por se tratar de uma escolha política, como será visto mais adiante, convém pontuar o conceito de “controle do mar”, que é construído com base na comparação de poderes combatentes navais entre um país e seus prováveis inimigos, visando a uma batalha decisiva onde o vencedor obteria a capacidade de usar o mar para sustentar seus interesses e impedir que o inimigo o fizesse, ou seja, sua capacidade em influenciar o comportamento de outros países pelo que se faz no mar ou a partir dele. Fundamental notar a relatividade deste conceito, uma vez que a área marítima deve ser definida pela dimensão dos interesses em oposição. De fato, esta escolha é puramente política, profundamente ligada a como um país pretende ser visto como potência marítima, que área marítima está sendo considerada para ser protegida ou que promova seus interesses, tendo em vista que tais decisões orientarão o dimensionamento do Poder Naval de uma nação, sua estrutura política marítima e os recursos que terá que consumir da expressão econômica do Poder Nacional para ser dotada da capacidade que considera necessitar. (TILL, 2006, p. 15).

Por fim, Fortuna (1983, p. 13) conclui que os componentes do Poder Marítimo devem ser considerados como parte de um conjunto harmônico e equilibrado, essencial para o seu perfeito funcionamento, e devem ser preparados conforme cada expressão do Poder Nacional a que pertencem e, também, sob a ótica de uma política marítima capaz de compatibilizar, harmonizar e integrar os componentes do Poder Marítimo.

Neste contexto, é mister compreender com exatidão o conceito de Poder Marítimo, que ao ser implementado por intermédio da Política Marítima atualizada, “coerente e equilibrada, contribuirá, de forma decisiva, para a construção de uma sociedade aberta, soberana, pluralista, justa e democrática.” (FORTUNA, 1983, p. 25).

2.4 POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS MARÍTIMAS

Fortuna (1983, p. 13) considera que uma política marítima não é uma política setorial, tendo em vista que suas atividades permeiam a responsabilidade de mais de um Ministério. Tampouco a considera uma política específica, sob a responsabilidade do Chefe do Executivo, pois ela se refere a um cenário mais abrangente, fundamentando-se em uma ótica globalizante de forma a permitir que a Nação utilize os recursos econômicos e militares do oceano para seus próprios interesses e condicionando as políticas e estratégias navais dela decorrente, bem como orientando a mobilização marítima para o enfrentamento de situações de emergência.

Nesse cenário mais abrangente, acrescenta que, “no campo interno, a Política Marítima desdobra-se em Políticas específicas e setoriais, considerando os aspectos de Segurança e Desenvolvimento.” (FORTUNA, 1983, p. 13).

Para uma potência marítima, Dufourcq (2011, p. 261) defende que o controle militar da atividade no mar exige, principalmente, marinhas oceânicas, onde as forças navais são utilizadas para cumprir as missões do Estado no mar, exercendo a autoridade do Estado e a soberania nacional.

Para isso, o Estado realiza missões de fiscalização na zona costeira (ZC) e contígua, essenciais para preservação dos bens e pessoas, da pesca, da poluição, ou, mais comumente, da repressão às atividades ilegais. Essas missões são

exercidas muitas vezes em extensas áreas, como no caso brasileiro, onde não somente a monitoração, repressão, cooperação e, em casos extremos, as intimidação e enfrentamento são suficientes. (DUFOURCQ, 2011, p. 261).

Também é necessário ir para o mar aberto, a fim de exercer monitoramento, presença, mostrar a realidade da soberania nacional e seus interesses. (DUFOURCQ, 2011, p. 261).

Contudo nada disso é possível sem uma organização terrestre com estruturas navais, jurídicas e administrativas, perfeitamente coordenadas entre si, aptas a aplicar o direito e a lei, somada à sua capacidade de proteger e prevenir, pois o mar é controlado a partir da terra. (DUFOURCQ, 2011, p. 261).

No campo externo, a Política Marítima deve se integrar à Política Externa, sendo um instrumento desta última e considerada como a atuação do Estado no sentido de assegurar a conquista e a manutenção dos Objetivos Nacionais, adequando-os à ordem jurídica, existente nas Relações Internacionais. (FORTUNA, 1983, p. 13-14).

Para Dufourcq (2011, p. 261-262), há de se considerar também a cooperação regional, onde qualquer potência marítima deve ter sua parcela de monitoramento e regulamentação do tráfego econômico em sua área imediata de interesse, seja ela costeira ou exclusivamente econômica, em coordenação e parceria marítima, capacidade de expressar interesses comuns e para estabelecer procedimentos de cooperação e toda uma série de regulamentação com os parceiros.

Após essas considerações preliminares sobre políticas e estratégias marítimas, com observações nos campos interno e externo, convém apresentar como alguns países tratam do tema. Para isso, a *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* (UNESCO), por meio da *Intergovernmental Oceanographic Commission*² (IOC), que se esforça por promover a cooperação intergovernamental, de maneira a gerar conhecimentos sobre a natureza e os recursos do oceano e das ZC aplicáveis à gestão, desenvolvimento sustentável, proteção do ambiente marinho e processos decisórios de seus Estados-Membros³,

² Comissão Intergovernamental Oceanográfica.

³ UNESCO's Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC-UNESCO) strives to promote intergovernmental cooperation in order to generate knowledge about the nature and resources of the

apresenta um documento técnico com os textos básicos sobre *National Ocean Policy*, em tradução livre “Política Nacional do Oceano”, de países como Austrália, Brasil, Canadá, China, Colômbia, Japão, Noruega, Portugal, Federação Russa e Estados Unidos da América, cujas principais informações estão apresentadas no Anexo A.

Analisando tais documentos, pode-se observar que, com exceção dos EUA, além de ser um direcionamento político da gestão dos oceanos, a elaboração de uma política nacional dos oceanos, ou em outra tradução, de uma política marítima nacional, tem como principal propósito o desenvolvimento e utilização sustentável dos recursos marinhos por meio de um processo de planejamento e gestão integrados, a fim de promover o desenvolvimento social e econômico e a defesa dos interesses marítimos de cada nação, bem como cooperar, em níveis internacionais, para a promoção dos assuntos marítimos.

Há, ainda, por parte de cada nação, uma contextualização do ambiente doméstico, onde são abordados temas relacionados às atividades marítimas, que, em sua grande maioria, englobam o transporte marítimo, instalações portuárias, a exploração *offshore* de petróleo e gás, a construção naval, a aquicultura, a indústria da pesca, o turismo e atividades de esporte e lazer.

Grande importância é observada, também, na formação de recursos humanos e na geração de conhecimento das ciências do mar, principalmente da Oceanografia, permitindo o desenvolvimento científico, tecnológico e de inovação voltados para os espaços marítimos.

Dentro do contexto internacional, os países procuram exercer papel de lideranças mundiais ao focarem seus posicionamentos no cumprimento das obrigações definidas pela CNDUM, na participação ativa nos fóruns internacionais relacionados aos assuntos marítimos internacionais e na promoção da cooperação e dos intercâmbios internacionais e regionais relacionados com as questões oceânicas.

Por outro lado, os EUA apresentam uma estratégia marítima baseada em sua tríade Marinha-Corpo de Fuzileiros-Navais-Guarda Costeira e voltada a apoiar suas estratégias nacional, de defesa e de segurança. Muito voltada ao emprego

militar desta tríade, a estratégia marítima norte-americana apresenta uma preocupação geopolítica extrema com a ascensão chinesa e as zonas de instabilidade política e para fazer frente a essas ameaças, baseia-se em dois princípios básicos: a presença avançada de suas forças e a operação em conjunto e em parceria com seus aliados.

3 POLÍTICA NACIONAL DE DEFESA

A Política Nacional de Defesa (PND) é o documento de mais alto nível do país que versa sobre os assuntos de Defesa Nacional e busca harmonizar as iniciativas das expressões do Poder Nacional relacionadas com o tema, a fim de melhor explorar as capacidades e potencialidades do Brasil. (BRASIL, 2016c, p. 4).

A PND se relaciona com as políticas nacionais, de forma que o Brasil possa consolidar seu Poder Nacional, e estabelece seu entorno estratégico como sua área de interesse prioritário, nele incluídos a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica. (BRASIL, 2016c, p. 5-6).

Neste ponto destaca-se que não há uma definição, em termos geopolíticos ou oceanopolíticos, mais precisa do espaço marítimo relacionado ao Atlântico Sul, cabendo assim sua definição tal como a proposta apresentada por Junior.

No contexto nacional da PND, o Brasil, no campo diplomático, “valoriza e promove a convivência harmônica entre os países e defende um mundo cuja governança se baseie em valores, instituições e normas internacionais”. (BRASIL, 2016c, p. 7).

Do ponto de vista da Defesa, a PND dá atenção aos centros de poder político e econômico, além da Amazônia e do Atlântico Sul. Destaca, ainda, a vocação marítima nacional, representada pelo seu extenso litoral, a grandeza do comércio exterior através dele praticado, reafirma a importância da Amazônia Azul, pois incorpora potenciais recursos vivos e não vivos e, também, as maiores reservas de gás e petróleo do país (BRASIL, 2016c, p. 7-8).

Em suma, há um direto apontamento na PND aos elementos constitutivos do Poder Marítimo, como fonte de preocupação da Defesa Nacional, que só podem ser protegidos por um Poder Naval poderoso e pronto a dissuadir potenciais agressores ou contê-los (VIDIGAL et al, 2006, p. 257).

No contexto internacional, não obstante o fato de a sociedade brasileira não enxergar uma ameaça real ao país, a PND aponta que poderá ocorrer uma intensificação de disputas por áreas marítimas e por fontes de água doce, de alimentos e de energia, em face dos crescimentos econômico e populacional mundiais. Tais questões podem acarretar ingerências ou controvérsias sobre espaços sujeitos à soberania de outros Estados, o que pode culminar em eventuais

conflitos (BRASIL, 2016c, p. 9).

As sucessivas buscas por desenvolvimento social e econômico colocam a questão ambiental no centro das preocupações mundiais. Dessa forma, promover o desenvolvimento sustentável de nossa biodiversidade, dos recursos naturais e do potencial energético, bem como a incorporação de grandes áreas ao processo produtivo, torna tais questões indissociáveis da soberania nacional. (BRASIL, 2016c, p. 9).

A PND aponta, ainda, que o entorno estratégico brasileiro detém reservas de recursos naturais significativas que poderá resultar na ocorrência de conflitos nos quais prevaleça o uso da força ou a sua utilização para respaldar a imposição de sanções políticas e econômicas, com possibilidade de militarização do Atlântico Sul, onde o Brasil poderá, também, ver-se forçado a contribuir para a solução de controvérsias ou mesmo para defender seus interesses nacionais. Dessa forma, o Brasil deve manter-se capacitado a exercer sua soberania em sua plenitude, observando sempre os princípios e fundamentos que fundamentam a postura brasileira em suas relações externas, bem como fomentar seu Poder Nacional. (BRASIL, 2016c, p. 10).

Cabe acrescentar, como já apresentado por Till, a necessidade de se definir, politicamente, algumas questões: Como o Brasil pretende ser visto como uma potência marítima? Qual a área marítima será considerada para ser protegida ou que promova seus interesses? Qual o dimensionamento do Poder Naval brasileiro?

As respostas a esses questionamentos permitirão estruturar uma política marítima e definir os recursos que serão utilizados, principalmente da expressão econômica do Poder Nacional, para dotar o país da capacidade que considera necessitar.

Destaca-se, neste momento, os Objetivos Nacionais de Defesa (OND) que possuem relação com os conceitos e/ou atividades marítimas abordados na Seção 2, para que possam ser analisados em momento posterior junto aos objetivos marítimos estabelecidos pela atual legislação.

De forma a evitar uma citação longa e facilitar a visualização dos OND, foi elaborado o quadro abaixo. Observa-se que foram mantidas as numerações originais dos OND, a fim de manter a coerência com o documento original.

Quadro 1 - Objetivos Nacionais de Defesa relacionados com o contexto marítimo

OND I	Garantir a soberania, o patrimônio nacional e a integridade territorial.
Contextualização: Trata-se de assegurar a condição inalienável de fazer valer a vontade nacional e de exercer a última instância da autoridade do Estado, sobre o conjunto das instituições, bens nacionais, direitos e obrigações, valores e costumes, bem como a estabilidade da ordem jurídica em todo o território nacional.	
OND II	Assegurar a capacidade de Defesa, para o cumprimento das missões constitucionais das Forças Armadas.
Contextualização: Refere-se a, em última análise, dotar as Forças Armadas das capacidades necessárias para realizar a vigilância, o controle e a defesa do território, das águas jurisdicionais e [...] prover a segurança das linhas de comunicação marítimas. Leva em conta a necessidade de contínuo aperfeiçoamento das técnicas e da doutrina de emprego das Forças, [...]; o adequado aparelhamento das Forças Armadas [...]; e a dotação de recursos humanos qualificados e bem preparados.	
OND IV	Contribuir para a preservação da coesão e unidade nacionais.
Contextualização: Trata da contribuição da Defesa Nacional à preservação da identidade nacional, dos valores, tradições e costumes do povo brasileiro, assim como dos objetivos nacionais fundamentais e comuns a toda a nação, garantindo aos cidadãos o pleno exercício dos direitos e deveres constitucionais.	
OND V	Contribuir para a estabilidade regional e para a paz e a segurança internacionais.
Contextualização: Refere-se à participação do Brasil nos mecanismos de resolução de controvérsias no âmbito dos organismos internacionais, complementada pelas relações com toda a comunidade mundial, na busca de confiança mútua, pela colaboração nos interesses comuns e pela cooperação em assuntos de segurança e defesa.	
OND VI	Contribuir para o incremento da projeção do Brasil no concerto das nações e sua inserção em processos decisórios internacionais.
Contextualização: Caracteriza-se pelas ações no sentido de incrementar a participação do Brasil [...] em operações internacionais, visando auferir maior influência nas decisões em questões globais.	
OND VIII	Ampliar o envolvimento da sociedade brasileira nos assuntos de Defesa Nacional.
Contextualização: Trata-se de aumentar a percepção de toda a sociedade brasileira sobre a importância dos assuntos relacionados à defesa do País, incrementando-se a participação de todo cidadão nas discussões afetas ao tema e culminando com a geração de uma sólida cultura de defesa.	

Fonte: Brasil, 2016c, p. 12-13.

4 ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA

A concepção estratégica de defesa do Brasil, estabelecida na Estratégia Nacional de Defesa (END), “prevê a prevalência da ação diplomática, em tempo de paz ou de crise” privilegiando a solução pacífica das controvérsias, de modo que a Expressão Militar do Poder Nacional somente será empregada quando as possibilidades de negociação fracassarem, ameaçando os interesses nacionais, afetando nossa soberania ou integridade territorial. Nesse contexto, a Nação deve estar preparada para evoluir de uma situação de paz ou de crise para uma de conflito armado (BRASIL, 2016b, p. 17 e 18).

O Brasil tem atuado de forma competente no campo diplomático, no desenvolvimento das capacidades científicas e tecnológicas necessárias ao uso e à exploração do mar. Embora muitos atores tenham responsabilidade pelo mar, cabe à MB papel preponderante, ainda mais quando concernente à Defesa, pois dispõe dos meios para atuar na Amazônia Azul (VIDIGAL et al, 2006, p. 31), explorando suas características intrínsecas de mobilidade, permanência, versatilidade e flexibilidade, e perseguindo o objetivo prioritário da estratégia de segurança marítima, qual seja, “a dissuasão contra qualquer concentração de forças hostis nas águas de interesse nacional”. (BRASIL, 2016b, p. 26).

Vidigal et al (2006, p. 31) reforça a tarefa de usar e proteger o mar brasileiro, bem como aqueles que o utilizam; de prevenir a degradação ambiental; e, ainda, de “defender o que nos pertence, no esforço que for necessário, [...] impondo [...] a nossa soberania absoluta sobre esse legado.”

No contexto das Capacidades Nacionais de Defesa⁴, a END inclui a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e a Plataforma Continental (PC) como espaços do território nacional que devem possuir meios e métodos que permitam sua vigilância, a fim de reforçar sua Capacidade de Proteção. (BRASIL, 2016b, p. 19).

Ao analisar o Setor de Defesa, a END estabelece que, em tempo de paz, o setor atuará de forma a contribuir para as ações diplomáticas nacionais e, em tempo de guerra ou conflito armado, é o que emprega a força em toda a sua

⁴ São Capacidades Nacionais de Defesa: as Capacidades de Proteção, de Dissuasão, de Pronta-resposta, de Coordenação e Controle, de Gestão da Informação, de Mobilidade Estratégica e de Mobilização.

potencialidade. Enfoca, também, as atribuições constitucionais e subsidiárias das Forças Armadas. (BRASIL, 2016b).

4.1 A MARINHA DO BRASIL NA END

No tocante à MB, a END reafirma sua missão e apresenta um conjunto de atribuições cujo cumprimento será realizado por meio das tarefas básicas do Poder Naval⁵. Estas atribuições estão relacionadas à ocorrência de atividades ilícitas no mar ou da necessidade da presença do Estado no mar e em vias navegáveis, decorrendo que o Poder Naval, com seus meios, seja capaz de localizar e neutralizar ameaças nas águas brasileiras, bem como manter a segurança das LCM de interesse nacional, conforme estabelecido nas normas de direito internacional. (BRASIL, 2016b).

O Poder Naval pode ser empregado em um amplo leque de atividades que variam desde as atividades benignas, como o apoio às ações diplomáticas, o emprego limitado da força, até as operações ações de guerra naval. (BRASIL, 2016b, 2017c).

As capacidades envolvidas para atender as tarefas básicas do Poder Naval focam o incremento da segurança e da aptidão para a defesa de plataformas, instalações portuárias e das ilhas e arquipélagos nas águas jurisdicionais brasileiras e, também, para responder a eventuais ameaças as LCM. (BRASIL, 2016b).

No tocante ao setor nuclear, busca-se o aperfeiçoamento do desenvolvimento da tecnologia nuclear e a conclusão dos processos que envolvem o domínio do ciclo do combustível nuclear, no que diz respeito ao programa de submarinos de propulsão nuclear capitaneado pela MB. (BRASIL, 2016b).

No entanto, como a MB internaliza essas determinações expressas tanto pela PND quanto na END?

A resposta reside na elaboração de seu Planejamento Estratégico Militar (PEM), documento de mais alto nível da MB, cujo propósito é o “de definir e organizar fundamentalmente as atividades relacionadas com o preparo e o emprego do poder militar para atender às demandas da Defesa do País”. (BRASIL, 2017b, p.

⁵ As tarefas básicas do Poder Naval são: negar o uso do mar ao inimigo; controlar áreas marítimas; projetar poder sobre terra; e contribuir para a dissuasão. (BRASIL, 2017, p. 1-6).

1-2).

Ele considera, ainda, outras atribuições subsidiárias, de efeitos benignos para a sociedade, entre elas as atribuídas pela Lei Complementar (LC) nº 97/1999. (BRASIL, 2017b, p. 2-1).

A Missão da MB, atualizada em 2016, tendo como bases condicionantes o artigo 142 da Constituição Federal ⁶ e as LC nº 97/1999, com as alterações inseridas pelas LC nº 117/2004 e nº 136/2010, permite interpretar como seu propósito principal a “Defesa da Pátria”. As “garantia dos poderes constitucionais e da lei e da ordem” também compõem parcela do propósito da Missão e compõem os assuntos são, também, destinações constitucionais das Forças Armadas e compõem a agenda dos assuntos frequentes relacionados ao estado democrático de direito e aos níveis mais altos da segurança pública. O cumprimento das atribuições subsidiárias e o apoio à Política Externa complementam o propósito da Missão. (BRASIL, 2017b, p. 2-1-2-2).

Considerando as atribuições particulares estabelecidas pela LC nº 97/1999, a MB verificou a necessidade de enfatizar em seu PEM as atividades relativas ao Poder Marítimo,

em razão da importância que as vias navegáveis interiores e Linhas de Comunicação Marítimas (LCM), os portos, o transporte, os navios, a energia alternativa, a pesca, o turismo, a recreação náutica, a exploração de minerais e a indústria naval representam para a Nação, sendo necessário sua proteção e segurança por meio da implementação soberana das leis e normas nacionais e convenções internacionais aceitas pelo Brasil em nossas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB). (BRASIL, 2017b, p. 2-2-2-3).

No tocante à atuação do Poder Naval, o PEM da MB o caracteriza como um instrumento clássico de apoio à política externa brasileira, pois é capaz de influenciar a opinião pública e as lideranças do país-alvo, “reforçar laços de amizade, garantir acordos e alianças e demonstrar intenções em áreas de interesse, de modo a contribuir para a ocorrência de ações favoráveis e para dissuadir as desfavoráveis”. (BRASIL, 2017b, p. 2-3).

⁶ Estabelece a destinação das Forças Armadas: “As Forças Armadas, constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República e destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem”. (BRASIL, 1988).

A MB deve dedicar parte substancial dos esforços às operações nas águas jurisdicionais brasileiras (AJB) e às relacionadas à Autoridade Marítima (AM), sem, no entanto, descuidar de preparo de seu Poder Naval para a execução de operações na ZEE e no alto-mar, por entender que uma Força Naval que esteja desenvolvida prioritariamente para o emprego em combate, conseqüentemente, estará pronta para atender as demais atribuições da Marinha. (BRASIL, 2017b, p. 2-7-2-8).

A MB estabeleceu Objetivos Navais (OBNAV) e Estratégias (EN) e Ações Estratégicas Navais (AEN) para o cumprimento de sua missão (BRASIL, 2017a). Tais informações estão disponíveis no Anexo B.

4.2 ESTRATÉGIAS DE DEFESA E AÇÕES ESTRATÉGICAS DE DEFESA

Da análise das Estratégias de Defesa (ED) e Ações Estratégicas de Defesa (AED), que estão diretamente alinhadas aos OND, as relacionadas com os conceitos e/ou atividades marítimas abordados na Seção 2 estão apresentadas no quadro a seguir:

Quadro 2 - Estratégias e Ações Estratégicas de Defesa relacionadas com o contexto marítimo

OND-1	Garantir a soberania, o patrimônio nacional e a integridade territorial.
ED-1 Fortalecimento do Poder Nacional: Significa incrementar todo tipo de meios de que dispõe a Nação (infraestruturas, instaladas e potenciais, e capital humano), assim como aperfeiçoar os procedimentos de emprego dos recursos utilizados na aplicação da expressão militar.	
AED-1 Desenvolver os setores estratégicos de defesa (nuclear, cibernético e espacial); e AED-2 Contribuir para o incremento do nível de segurança das Estruturas Estratégicas (sistema de captação, tratamento e distribuição de água, geração e distribuição de energia elétrica, sistemas de transporte, produção e distribuição de combustíveis, finanças, comunicações e cibernética).	
ED-2 Fortalecimento da capacidade de dissuasão: Esta Estratégia significa desenvolver, aprimorar e consolidar os fatores que conferem ao País condições para desestimular qualquer ação hostil contra sua soberania, seus interesses, anseios e aspirações.	
AED-7 Dotar o País de Forças Armadas modernas, bem equipadas, adestradas e em estado de permanente prontidão, capazes de desencorajar ameaças e agressões; AED-8 Demonstrar a capacidade de contrapor-se à concentração de forças hostis nas proximidades das fronteiras, dos limites das águas jurisdicionais brasileiras e do espaço aéreo nacional; e AED-9 Desenvolver as capacidades de monitorar e controlar o espaço aéreo, o espaço cibernético, o território, as águas jurisdicionais brasileiras e outras áreas de interesse.	
OND-2	Assegurar a capacidade de defesa, para o cumprimento das missões constitucionais das forças armadas.
ED-3 Dimensionamento do Setor de Defesa: Refere-se à estrutura, operacional e administrativa, do Ministério da Defesa e das Forças Armadas, com vistas à sua capacitação para o cumprimento das correspondentes missões constitucionais, precípuas e subsidiárias. Considera os aspectos físicos, que compreendem a distribuição das organizações e unidades pelo território nacional e a dotação dos equipamentos que aparelham as	

Forças Armadas.	
AED-13 Aparelhar as Forças Armadas com equipamentos adequados ao cumprimento de sua missão constitucional;	
AED-17 Incrementar as capacidades das Forças Armadas para atuar em operações interagências;	
AED-18 Incrementar as capacidades das Forças Armadas para contribuir na prevenção e no enfrentamento às redes criminosas transnacionais; e	
AED-19 Incrementar as capacidades das Forças Armadas em sua autodefesa e para contribuir com os órgãos de Proteção e Defesa Civil, na prevenção, mitigação, preparação, resposta e recuperação, em eventos adversos de natureza biológica, química, radiológica ou nuclear.	
OND-3	Salvaguardar as pessoas, os bens, os recursos e os interesses nacionais, situados no exterior.
ED-2 Fortalecimento da capacidade de dissuasão:	
Trata do desenvolvimento, do aprimoramento e da consolidação dos fatores que conferem ao País condições para desestimular qualquer ação hostil contra sua soberania, seus interesses, anseios e aspirações.	
AED-31 Desenvolver capacidades para preservar nacionais em situação de risco e resguardar bens, recursos e interesses brasileiros, no exterior, inclusive linhas de comunicação marítimas.	
AED-35 Desenvolver capacidades de manter a segurança das linhas de comunicação marítimas onde houver interesses nacionais.	
ED-7 Emprego de ações diplomáticas relacionadas à defesa:	
Refere-se às atividades mantidas entre o Setor de Defesa brasileiro e os congêneres estrangeiros, visando ao fortalecimento da confiança, ao estreitamento dos laços de amizade, ao conhecimento mútuo e ao desenvolvimento de um ambiente de camaradagem e cooperação.	
AED-37 Incrementar as ações de presença naval em apoio às ações de diplomacia.	
OND-5	Contribuir para a estabilidade regional e para a paz e a segurança internacionais.
ED-12 Promoção da cooperação internacional:	
Refere-se às atividades mantidas entre o Setor de Defesa brasileiro e os congêneres estrangeiros, visando ao estreitamento dos laços de amizade, ao conhecimento mútuo e ao desenvolvimento de um ambiente de camaradagem e cooperação.	
AED-51 Incrementar a participação brasileira nas decisões sobre o destino da região Antártica.	
ED-13 Atuação em organismos internacionais:	
Trata da atuação do Brasil em foros e organizações internacionais e da participação das Forças Armadas e de contingentes policiais em missões humanitárias e de operações de paz sob o mandato de organismos multilaterais.	
AED-52 Desenvolver capacidades das Forças Armadas para desempenharem responsabilidades crescentes em operações internacionais, sob mandato de organismos multilaterais; e	
AED-53 Aperfeiçoar o adestramento de civis e militares para participação em operações internacionais.	
OND-6	Contribuir para o incremento da projeção do Brasil no concerto das nações e sua inserção em processos decisórios internacionais.
ED-12 Promoção da cooperação internacional:	
Refere-se às atividades mantidas entre o Setor de Defesa brasileiro e os congêneres estrangeiros, visando ao estreitamento dos laços de amizade, ao conhecimento mútuo e ao desenvolvimento de um ambiente de camaradagem e cooperação.	
AED-47 Intensificar as medidas de fomento da confiança mútua e da segurança internacionais;	
AED-50 Intensificar a atuação em foros multilaterais e em mecanismos internacionais; e	
AED-51 Incrementar a participação brasileira nas decisões sobre o destino da região Antártica.	
ED-1 Fortalecimento do Poder Nacional:	
Significa incrementar todo tipo de meios de que dispõe a Nação (infraestruturas, instaladas e potenciais, e capital humano), assim como aperfeiçoar os procedimentos de emprego dos recursos, utilizados no caso da aplicação da expressão militar.	
AED-1 Desenvolver os setores estratégicos de defesa (nuclear, cibernético e espacial); e	
AED-2 Contribuir para o incremento do nível de segurança das Estruturas Estratégicas (sistema de captação, tratamento e distribuição de água, geração e distribuição de energia elétrica, sistemas de transporte, produção e distribuição de combustíveis, finanças, comunicações e cibernética).	
OND-8	Ampliar o envolvimento da sociedade brasileira nos assuntos de defesa nacional.
ED-17 Promoção da temática de defesa na educação:	
AED-75 Buscar a inserção da temática de defesa no sistema de educação nacional; e	

AED-76 Realizar, promover e incentivar atividades de ensino relacionadas aos temas de Defesa Nacional.

Fonte: Brasil, 2016b, p. 32-43.

5 POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL

No âmbito da *Intergovernmental Oceanographic Commission* (IOC), o Brasil é o único país que possui duas documentações que versam sobre política marítima. A primeira, a Política Marítima Nacional (PMN), e a segunda, a Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM).

5.1 HISTÓRICO DA POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL

Por força do Decreto-Lei nº 200, de 28 de fevereiro de 1967, cabia à MB, então Ministério da Marinha (MM), estudar e sugerir diretrizes para a PMN, o qual ensejou o advento da primeira PMN, por intermédio do Decreto nº 89.331, de 25 de janeiro de 1984. Essa PMN foi elaborada pela Comissão Marítima Nacional (CoMaNa), criada em 1983, pelo Decreto nº 88.157, cujo Regulamento, aprovado pelo Decreto nº 88.822, de 10 de outubro de 1983, continha tal tarefa. A CoMaNa, porém, foi extinta pelo Decreto nº 867, de 12 de julho 1993.

Por sua vez o Decreto nº 967, de 29 de outubro de 1993, já revogado, que estabelecia a Estrutura Básica do MM, buscou preencher com a Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM) a ausência da CoMaNa, ao dispor em seu Art. 29 que a SECIRM tem como propósito contribuir para a consecução da PMN, da PNRM e da Política Nacional para Assuntos Antárticos.

A segunda e última versão da PMN, criada nesse contexto, é a que se encontra atualmente em vigor, aprovada pelo Decreto nº 1.265, de 11 de outubro de 1994, que estabelece que a PMN é a política nacional que “tem por finalidade orientar o desenvolvimento das atividades marítimas do País” e visa “à aplicação inteligente do Poder Marítimo e de seu componente naval (1), em benefício dos interesses do País”. (BRASIL, 1994). Nela estão listados os objetivos marítimos e as ações a desenvolver por Ministério responsável.

A partir da criação do Ministério da Defesa (MD), a PMN passou a ser um dos assuntos da sua competência, conforme estabelecido no Art. 31, da Lei nº 13.502, de 1º de novembro de 2017, alterada pela Lei nº 13.690, de 10 de julho de 2018, conforme a seguir:

Art. 31. Constitui área de competência do Ministério da Defesa:
 [...]

XXI - política marítima nacional;
 [...] (BRASIL, 2017a).

5.1.1 Ações a realizar e objetivos da PMN

Conforme o contexto estabelecido para este trabalho, as ações a realizar sob coordenação da MB, bem como os objetivos marítimos (OM) que são por elas atendidos, estão apresentadas no quadro abaixo:

Quadro 3 – Objetivos e ações a realizar sob coordenação da Marinha do Brasil

OM-1	Desenvolvimento de uma mentalidade marítima nacional.
<p>P 1 Incentivar a implantação ou o desenvolvimento de instituições de ensino no campo das atividades marítimas;</p> <p>P 2 Incentivar o preparo profissional, incluindo instrução e adestramento de pessoal para atuar com eficiência nos campos administrativo, comercial, científico, tecnológico e militar relacionados com as atividades marítimas; e</p> <p>S 1 Esclarecer a sociedade brasileira sobre a importância do mar para os destinos do Brasil.</p>	
OM-2	Racionalidade e economicidade das atividades marítimas.
<p>S 2 Propor a atualização, o aprimoramento e a harmonização da legislação pertinente ao Poder Marítimo Nacional, ajustando-a aos interesses nacionais.</p>	
OM-3	Independência tecnológica nacional, no campo das atividades marítimas.
<p>C 4 Estimular a participação da indústria privada nacional na construção naval militar; e</p> <p>C 5 Desenvolver novas tecnologias de propulsão marítima, inclusive a nuclear.</p>	
OM-5	Produção, no País, de navios, embarcações, equipamentos e material específico, relacionados com o desenvolvimento das atividades marítimas e com a defesa dos interesses marítimos do País.
<p>C 4 Estimular a participação da indústria privada nacional na construção naval militar;</p> <p>C 5 Desenvolver novas tecnologias de propulsão marítima, inclusive a nuclear; e</p> <p>S 12 Planejar a mobilização marítima em tempo de paz, inclusive estabelecendo normas a serem cumpridas para a construção de navios mercantes selecionados, adequando-os a uma rápida transformação para emprego militar.</p>	
OM-9	Formação, valorização e aproveitamento racional dos recursos humanos necessários às atividades marítimas.
<p>P 1 Incentivar a implantação ou o desenvolvimento de instituições de ensino no campo das atividades marítimas;</p> <p>P 2 Incentivar o preparo profissional, incluindo instrução e adestramento de pessoal para atuar com eficiência nos campos administrativo, comercial, científico, tecnológico e militar relacionados com as atividades marítimas; e</p> <p>P 3 Promover, junto aos setores competentes, a regulamentação das profissões relacionadas com as atividades marítimas.</p>	
OM-12	Segurança das atividades marítimas e salvaguarda dos interesses nacionais no mar.
<p>S 2 Propor a atualização, o aprimoramento e a harmonização da legislação pertinente ao Poder Marítimo Nacional, ajustando-a aos interesses nacionais;</p> <p>S 5 Promover a segurança do tráfego marítimo;</p> <p>S 6 Promover a segurança da navegação;</p> <p>S 8 Promover a segurança das áreas marítimas de interesse do país;</p> <p>S 9 Intensificar o exercício de Polícia Naval;</p> <p>S 10 Intensificar as atividades de Patrulha Costeira;</p> <p>S 11 Incentivar a produção de informações estratégicas e operativas, em proveito do emprego adequado do Poder Marítimo Nacional; e</p> <p>S 12 Planejar a mobilização marítima em tempo de paz, inclusive estabelecendo normas a serem cumpridas para a construção de navios mercantes selecionados, adequando-os a uma rápida</p>	

transformação para emprego militar.	
OM-14	Garantia da existência de um Poder Naval eficaz e em dimensões compatíveis com os demais componentes do Poder Marítimo.
C 4	Estimular a participação da indústria privada nacional na construção naval militar;
C 5	Desenvolver novas tecnologias de propulsão marítima, inclusive a nuclear

Fonte: Brasil, 1994.

5.2 POLÍTICA NACIONAL PARA OS RECURSOS DO MAR

Em relação à PNRM, todos os assuntos relacionados à sua consecução são coordenados pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), que foi criada pelo Decreto nº 74.557, de 12 de setembro de 1974, revogado pelo Decreto nº 3.939, de 26 de setembro de 2001, alterado pelos Decretos nº: 4.815, de 20 de agosto de 2003; 6.107, de 2 de maio de 2007; 6.484, de 17 de junho de 2008; 6.756, de 2 de fevereiro de 2009 e 6.979, de 8 de outubro de 2009.

Por meio do Decreto nº 86.830, de 12 de janeiro de 1982, a CIRM passou igualmente, a coordenar o Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR).

Como parte integrante da PNRM e da Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), foi instituído por intermédio da Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) que visa à “orientar a utilização nacional dos recursos na zona costeira, de forma a contribuir para elevar a qualidade da vida de sua população”, tendo a CIRM a responsabilidade pela sua elaboração e de suas atualizações, tarefas executadas por meio de um Grupo de Coordenação constituído para este propósito, por decreto, sob direção da Secretaria da CIRM.

O item 2 do Anexo ao Decreto nº 5.377, de 23 de fevereiro de 2005, estabelece que a PNRM tem por finalidade

orientar o desenvolvimento das atividades que visem à efetiva utilização, exploração e aproveitamento dos recursos vivos, minerais e energéticos do Mar Territorial, da Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental, de acordo com os interesses nacionais, de forma racional e sustentável para o desenvolvimento socioeconômico do país, gerando emprego e renda contribuindo para a inserção social. (BRASIL, 2005).

Define, ainda, o que são recursos do mar, e insere entre eles, as potencialidades do mar relacionadas à aquicultura marinha, turismo e atividades esportivas e recreativas.

De acordo com seu item 6, a PNRM possui os seguintes objetivos:

- promover a formação de recursos humanos;
- estimular o desenvolvimento da pesquisa, ciência e tecnologia marinhas; e
- incentivar a exploração e o aproveitamento sustentável dos recursos do mar, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e das áreas costeiras adjacentes. (BRASIL, 2005).

Há, ainda, a definição de estratégias a serem observadas para a consecução dos objetivos acima listados, todas sob a orientação e coordenação dos órgãos que integram a CIRM.

5.3 PLANO SETORIAL PARA OS RECURSOS DO MAR

Tendo como pontos de partida os objetivos e princípios da PNRM, foram elaborados Planos Setoriais para os Recursos do Mar (PSRM), onde os oito primeiros tiveram foco na produção de conhecimento sobre o ambiente marinho e na formação de recursos humanos, a fim de permitir prestar o suporte necessário ao uso sustentável dos recursos existentes na Amazônia Azul. Hoje, em sua nona versão, o PSRM, elaborado para atender ao período 2016-2019 e abrangendo geograficamente a Zona Contígua (ZC), o Mar Territorial (MT), a ZEE, a PC e áreas marítimas internacionais de interesse do país, possui compromisso com o “desenvolvimento da ciência, da tecnologia e da inovação nesse campo do conhecimento” (BRASIL, 2016a), enfocando os seguintes temas de interesse:

- a) a conservação e o monitoramento ambiental e a importância estratégica das ilhas oceânicas;
- b) a promoção da pesquisa científica e do desenvolvimento tecnológico;
- c) o monitoramento dos recursos vivos marinhos e a sua conservação, exploração e exploração sustentáveis;
- d) a prospecção da biodiversidade costeira e marinha com vistas a sua conservação e exploração sustentáveis;
- e) o levantamento dos recursos não vivos e das suas potencialidades nas áreas marítimas nacionais e nos espaços marítimos de interesse além dos limites da jurisdição nacional, e sua exploração e exploração sustentáveis;
- f) a pesquisa e o monitoramento ambiental em mar profundo;
- g) o monitoramento dos oceanos, da atmosfera adjacente e do clima;
- h) o resgate e o fortalecimento da mentalidade marítima na população brasileira;
- i) a formação continuada de recursos humanos em Ciências do Mar; e
- j) a promoção do uso compartilhado do ambiente marinho. (BRASIL, 2016a).

Os objetivos do atual PSRM buscam “promover o uso compartilhado do ambiente marinho com a adequada utilização dos meios existentes e da capacidade instalada, além da defesa dos interesses político-estratégicos da República Federativa do Brasil no mar” (BRASIL, 2016a), tanto no cenário nacional quanto internacional, a fim de ampliar a presença brasileira em águas nacionais e internacionais e nas ilhas oceânicas, de acordo com o contido na PNRM.

Os objetivos estão consolidados no quadro abaixo:

Quadro 4 - Objetivos da IX Política Setorial para os Recursos do Mar

1 Promover a pesquisa científica, o desenvolvimento tecnológico, a conservação e o uso sustentável dos recursos vivos e não vivos e os sistemas de observação dos oceanos, ampliando a presença brasileira em áreas marinhas sob jurisdição nacional e internacional e nas ilhas oceânicas.
2 Contribuir nos assuntos relacionados à criação e à consolidação de Unidades de Conservação UC, marinhas e costeiras em áreas sob jurisdição nacional.
3 Estimular o planejamento e a gestão ambiental territorial da zona costeira, visando à redução de suas vulnerabilidades ambientais, sociais e econômicas.
4 Promover estudos e pesquisas para conhecimento, avaliação e desenvolvimento do uso sustentável do potencial biotecnológico e energético dos recursos marinhos.
5 Promover estudos e pesquisas para conhecimento, avaliação e desenvolvimento do uso sustentável dos recursos minerais marinhos.
6 Pesquisar o potencial mineral da PC e dos fundos marinhos internacionais, visando, também, à aquisição do direito de exploração e exploração mineral na “Área”; e no âmbito do Plano de Trabalho aprovado junto à Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos - ISBA.
7 Ampliar e consolidar sistemas de monitoramento dos oceanos, da zona costeira e da atmosfera adjacente, incluindo a instalação de observatórios meteoceanográficos, a fim de aprimorar o conhecimento científico e contribuir para reduzir vulnerabilidades e riscos decorrentes de eventos extremos.
8 Fomentar sistemas para disponibilização de dados meteoceanográficos produzidos no âmbito do PSRM para acesso público.
9 Estimular o intercâmbio de informações científicas e tecnológicas, de pesquisadores e técnicos nos âmbitos nacional e internacional, referente aos recursos vivos e não vivos.
10 Estimular o desenvolvimento de tecnologias e a produção nacional de materiais e equipamentos necessários às atividades de pesquisa, monitoramento e exploração no mar.
11 Promover estudos e sugerir a atualização da legislação brasileira, visando à sua aplicação em todos os aspectos concernentes aos recursos do mar, à gestão integrada das zonas costeiras e oceânicas e aos interesses marítimos nacionais.
12 Divulgar as ações deste Plano pelas diferentes mídias aos órgãos governamentais e às instituições de ensino e pesquisa e à sociedade em geral.
13 Estimular e fortalecer a consolidação de uma mentalidade marítima junto à sociedade brasileira.
14 Promover estudos e subsídios para implementação do Uso Compartilhado do Ambiente Marinho.
15 Estimular a formação continuada de recursos humanos em Ciências do Mar.

Fonte: Brasil, 2016a.

Dentro de um contexto onde é necessário consolidar o mar como fonte de riquezas bem como ressaltar sua importância socioeducativa para o desenvolvimento sustentável, o PSRM contempla quatro temas principais: recursos vivos, recursos não vivos, monitoramento e observação dos oceanos e estudos do clima e formação de recursos humanos em Ciências do Mar, possuindo as seguintes

ações, conduzidas no âmbito da CIRM:

- Pesquisas científicas nas ilhas oceânicas (PROTRINDADE e PROARQUIPÉLAGO), sob coordenação da MB e que tem por objetivo desenvolver pesquisa científica nas ilhas oceânicas, garantindo a conservação dos ecossistemas bem como os direitos de soberania sobre a ZEE e PC ao redor do Arquipélago de São Pedro e São Paulo (BRASIL, 2016a);

- Avaliação, Monitoramento e Conservação da Biodiversidade Marinha (REVIMAR), sob a coordenação do Ministério do Meio Ambiente e que objetiva “Estabelecer as bases científicas e as ações integradas capazes de subsidiar políticas, ações e estratégias de gestão compartilhada para conservação e uso sustentável dos recursos vivos” (BRASIL, 2016a, inciso 7.2.1);

- Aquicultura e Pesca (AQUIPESCA), coordenado pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento e que tem por objetivo “promover a pesca sustentável, o monitoramento da atividade pesqueira, a promoção da ciência e tecnologia, a qualificação profissional de pescadores e aquicultores e o desenvolvimento da maricultura” (BRASIL, 2016a, inciso 7.3.1);

- Biotecnologia Marinha (BIOMAR), sob coordenação do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovação e Comunicações e que tem por objetivo “Promover e fomentar o estudo e a exploração sustentável do potencial biotecnológico da biodiversidade marinha” (BRASIL, 2016a, inciso 7.4.1) que existe nas AJB, bem como em outras áreas de interesse, com vistas ao desenvolvimento científico, tecnológico e econômico nacionais;

- Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira (REMPLOC), coordenado pelo Ministério de Minas e Energia (MME) e que objetiva “Avaliar a potencialidade mineral da PC, a fim de possibilitar a utilização sustentável dos recursos não vivos” (BRASIL, 2016a, inciso 7.5.1);

- Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (PROAREA), sob coordenação do MME e que tem por objetivo prosseguir com o levantamento da potencialidade mineral de regiões localizadas na “Área” que tenham importância político-estratégica e econômica, para que possa ser apresentada à Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos uma proposta que permita a prospecção e exploração desses recursos minerais (BRASIL, 2016a, inciso 7.6.1);

- Sistema Brasileiro de Observação dos Oceanos e Estudos do Clima (GOOS-BRASIL), coordenado pela MB e que objetiva aumentar, robustecer e fomentar um sistema permanente de observação dos oceanos, ZC e atmosfera, disponibilizando seus dados para o domínio público, a fim de contribuir para estudos, aprimoramento de conhecimento científico e apoio à elaboração de previsões climáticas, de forma a reduzir riscos e vulnerabilidades advindas de eventos climáticos extremos (BRASIL, 2016a, inciso 7.7.1);
- Promoção de Mentalidade Marítima (PROMAR), sob coordenação da MB e que tem por objetivo “estimular o interesse da população brasileira pelo mar, por meio da realização de projetos que abordam a preservação e o uso racional e sustentável de suas riquezas” (BRASIL, 2016a, item 7.8); e
- Formação de Recursos Humanos em Ciências do Mar (PPG-MAR), coordenado pelo Ministério da Educação e que objetiva “Fortalecer a formação de recursos humanos qualificados para promover o conhecimento sobre os componentes, processos e recursos dos ambientes marinho e costeiro”. (BRASIL, 2016a, inciso 7.9.1).

5.4 ANÁLISE DOS PRINCIPAIS ASPECTOS DA PMN

Ao analisar o texto que compõe a atual PMN, verifica-se que o documento possui uma Introdução, Capítulo 1 que fala dos “Fatores Condicionantes”, Capítulo 2 que trata dos “Objetivos”, Capítulo 3 tratando das “Ações a Realizar” e dois anexos, o primeiro, com uma lista de encargos específicos, distribuídos por ministérios, e o segundo, uma lista de abreviaturas.

5.4.1 Introdução

No texto pode ser identificada a finalidade da PMN; o que são consideradas atividades marítimas; a preocupação do Governo Federal em gerir as atividades no setor marítimo; e, por fim, relaciona a PMN à aplicação do Poder Marítimo nacional.

Percebe-se que o documento está baseado única e exclusivamente nas atividades marítimas, sem haver uma contextualização da importância do uso dos mares para o desenvolvimento da nação, seja no ambiente doméstico ou

internacional.

Não há nenhum direcionamento político da gestão dos oceanos ou comentários sobre como realizar um planejamento e gestão integrados do uso sustentável dos recursos e espaços marítimos nacionais, a fim de que se possa promover o desenvolvimento social e econômico, a defesa dos interesses marítimos do país, bem como que o país deve buscar a cooperação, em níveis internacionais, para a promoção dos assuntos marítimos que sejam de interesse. Ou talvez, o mais importante, que tipo de potência marítima o país deseja se tornar? Como o Brasil que ser visto pelos seus parceiros internacionais? Conforme abordado anteriormente por Till, trata-se de uma questão puramente política, indispensável para definir o dimensionamento do Poder Naval brasileiro, a estrutura marítima a ser utilizada e os recursos que serão empregados para dotar o país da capacidade que considera necessitar.

Algumas outras questões devem ser respondidas para que se possa estabelecer um novo marco ou, utilizando como exemplo as várias políticas e estratégias analisadas neste trabalho, um sumário executivo que apresente a preocupação do país com os assuntos marítimos.

Que interesses estratégicos necessitam ser guardados ou defendidos?

A Política Nacional de Defesa (PND) apresenta algumas considerações que merecem ser observadas, seja no contexto nacional, onde o Brasil, no campo diplomático, defende um mundo cuja administração seja baseada em valores, instituições e normas internacionais, dá atenção aos centros de poder político e econômico, além da Amazônia e do Atlântico Sul, destacando o extenso litoral brasileiro, a grandeza do comércio exterior que flui através dele e a existência de recursos vivos e não vivos e, também, das maiores reservas de gás e petróleo do país no mar.

Quais são os espaços marítimos nacionais?

De fácil resposta, a PND indica a área de interesse prioritário como o seu entorno estratégico, podendo até ser estabelecido um espaço oceanopolítico como o proposto por Junior, com a definição das fronteiras marítimas em conformidade com a legislação estabelecida pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) e, sendo merecedora também de atenção especial, a ZEE, PC, a faixa que vai de Santos a Vitória e a área marítima no entorno da foz do rio

Amazonas, como apontado pela Estratégia Nacional de Defesa (END).

Quais são as atividades marítimas que devem ser abordadas em uma política nacional marítima ou dos oceanos?

Durante este trabalho vários autores mencionaram os principais elementos e atividades que compõem o Poder Marítimo de uma nação e, em conjunto, com as várias políticas e estratégias analisadas, pode-se estabelecer que as seguintes atividades devem ser motivo de estudo por parte de uma país que deseja desenvolver seu potencial marítimo: transporte marítimo, indústria naval, indústria da pesca, aquicultura, exploração de riquezas minerais, indústria *offshore* de petróleo e gás, formação de recursos humanos voltados para as ciências do mar, bem como o desenvolvimento científico, tecnológico e de inovação voltado para as atividades marítimas.

Quais são as principais ameaças relacionadas aos espaços marítimos?

Quase um consenso, os autores apontam o desejo de posse do mar, a pirataria, o tráfico de drogas, o terrorismo e a poluição ambiental, como as principais ameaças ao uso do mar no século XXI. Não se olvidando possíveis disputas por áreas marítimas e por fontes de água doce, de alimentos e energia.

Outro questionamento importante a ser feito está relacionado a como o país pretende abordar os temas marítimos, sob uma ótica exclusiva do uso sustentável da biodiversidade marinha ou seguindo a mesma linha hoje adotada na PMN, pautada no desenvolvimento do Poder Marítimo Nacional?

Pode parecer um contrassenso, mas é plausível pensar nas duas questões.

Caso seja adota a primeira linha de pensamento, a estrutura já estará praticamente pronta, inclusive as bases legislativas, em face a existência da CIRM, da PNRM e do PSRM que, como visto anteriormente, focam no desenvolvimento das atividades que permitam a utilização, exploração e aproveitamento dos recursos vivos, minerais e energéticos do MT, da ZEE e PC, de forma racional e sustentável para o desenvolvimento socioeconômico do país, bem como na promoção do uso compartilhado do ambiente marinho.

Contudo, ficam excluídas desta estrutura os assuntos relativos aos temas transporte marítimo, indústria naval, instalações portuárias, Marinha Mercante e indústria *offshore* de petróleo e gás.

Mas embora não sejam abordados nas legislações acima citadas, não

significa dizer que tais temas não são tratados em outros fóruns. Toma-se como exemplo, os temas transporte marítimo, indústria naval, instalações portuárias, Marinha Mercante.

O atual Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) publicou, no ano de 2018, sua Política Nacional de Transportes (PNT) e seu Caderno das Estratégias Governamentais, documentos de mais alto nível para o Setor de Transporte do país.

A PNT, apesar de não fazer menção direta ao desenvolvimento do Poder Marítimo, traz objetivos que se alcançados, por meio das estratégias estabelecidas, irão reforçar os temas mencionados como exemplo e, por consequência, o Poder Marítimo nacional.

Os objetivos e as diretrizes fundamentais da PNT estão apresentados no Anexo C.

No Caderno das Estratégias Governamentais do MPTA, as estratégias foram divididas em tipos conforme os modos de transporte: “rodoviário, ferroviário, aquaviário, aeroaviário e setor portuário”. (MTPA, 2018a, p.15).

No modo aquaviário, por exemplo, há preocupação com a navegação interior e a malha hidrográfica brasileira; transporte de cargas e passageiros; transporte de longo curso e cabotagem, inclusive com o incentivo ao desenvolvimento da frota mercante brasileira; ao apoio da indústria naval brasileira, entre outras. (MTPA, 2018a).

O setor portuário destaca a demanda crescente por serviços portuários e o fortalecimento da indústria de construção naval, esta última pertencente ao subsetor de navegação e marinha mercante. (MTPA, 2018a).

No caso de adoção da segunda linha de pensamento, há de se realizar uma pesquisa inicial que se preocuparia em identificar quais as políticas e planos nacionais em vigor têm relação ao desenvolvimento do Poder Marítimo nacional. Pode-se destacar, inicialmente, a PNRM, PNMA, o PNGC, o Plano Nacional de Energia 2030, a PNT e seu Caderno das Estratégias Governamentais. Contudo, careceria de existir uma comissão interministerial, nos mesmos moldes que hoje trabalha a CIRM, com a finalidade de coordenar os assuntos relativos à consecução desta nova política marítima, bem como por sua elaboração e futuras atualizações, sob coordenação do Comandante da Marinha, Autoridade Marítima Nacional por

força de lei, e também pelo fato de a política marítima ser uma assunto da esfera do MD, como já apresentado.

Além dos temas já tratados anteriormente, caberia nessa linha de pensamento, a inclusão do tema Poder Naval, pois como já foi dito por Fortuna, o mesmo não pode estar dissociado dos demais elementos que integram o Poder Marítimo. Contudo, haverá sempre uma duplicidade de objetivos e estratégias relacionados ao emprego do Poder Naval, seja no Setor de Defesa, onde a END os estabelece, ou em uma política marítima atualizada, estabelecida por uma futura comissão interministerial.

Sendo a MB a personificação do Poder Naval brasileiro, esta duplicidade de objetivos deve estar sempre na mente da Alta Administração Naval quando das revisões necessárias de seu Planejamento Estratégico, não obstante o fato de a MB já ter afirmado que uma Força Naval que esteja desenvolvida prioritariamente para o emprego em combate, orientada pelo Setor de Defesa, conseqüentemente, estará pronta para atender as demais atribuições da Marinha, mormente as intrínsecas à política marítima.

Os aspectos acima mencionados permitem uma atualização da atual PMN, trazendo significativas mudanças de abordagem bem como permitindo ao governo estabelecer uma direção para a gestão dos recursos provenientes do mar e para o desenvolvimento do Poder Marítimo nacional.

5.4.2 Objetivos e ações a realizar

A atual PMN possui quatorze objetivos listados em seu Capítulo 2 e cinquenta e uma ações a realizar, que podem e devem ser entendidas como ações estratégicas, distribuídas nas áreas temáticas Relações Internacionais, Transportes Aquaviários, Construção Naval, Pesquisa e Desenvolvimento, Pessoal e Segurança.

A primeira necessidade de alteração reside na existência de “Ações a Realizar” inseridas no contexto de uma política, pois esta última fixa os objetivos, enquanto que a estratégia prepara e aplica as capacidades do Poder Nacional para a consecução dos objetivos estabelecidos por meio de ações estratégicas. (ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA, 2018). O que também pode ser observado na dinâmica utilizada para a elaboração do Planejamento Estratégico da Marinha

(PEM). Dessa forma, as “Ações a Realizar” existentes hoje na PMN devem fazer parte de uma futura estratégia marítima ou dos oceanos.

A segunda necessidade está na verificação da pertinência ou não dos objetivos fixados e das ações a realizar. Pode-se observar, tendo como referência o Quadro 3, que a MB é responsável pela coordenação de treze Ações a Realizar, que atendem sete objetivos.

Diante do exposto, passa-se a analisar os Objetivos Marítimos (OM) apresentados no Quadro 3.

5.4.2.1 OM-1 Desenvolvimento de uma mentalidade marítima nacional

Este OM continua válido, pois tanto o IX PSRM, seja pela observação de seu objetivo 13 como pelo cumprimento de seu PROMAR, como a própria MB, por meio de sua EN-7, trabalham para que exista uma conscientização da sociedade brasileira sobre a importância do uso do mar para o desenvolvimento nacional.

Para atender este objetivo, a MB coordena as ações P 1, P 2 e S 1.

A ação S 1 está intimamente associada ao OM considerado, sendo desnecessário aprofundar considerações sobre a mesma.

Com relação as ações P 1 e P 2 estão relacionadas à formação de pessoal. Decorre que a PNRM e os PSRM decorrentes estimulam a formação continuada de pessoal, possuindo, por exemplo, o tema PPG-MAR. A MB contribui por meio de suas EN-10, que visa o desenvolvimento da infraestrutura de ciência, tecnologia e informação, adicionada à formação pessoal, e AEN-17, formando e capacitando profissionais especializados, observando as necessidades do setor marítimo, por meio da realização de cursos do Ensino Profissional Marítimo (EPM).

5.4.2.2 OM-2 Racionalidade e economicidade das atividades marítimas

A racionalidade e economicidade das atividades marítimas pode ser entendida como o uso racional e sustentável de todos os recursos envolvidos na atividade marítima. A PNRM orienta o desenvolvimento dessas atividades, observando os interesses nacionais, conforme estabelecido no item 2 do Anexo ao Decreto nº 5.377, de 23 de fevereiro de 2005. Cabe, no entanto, uma nova proposta

de redação deste objetivo que atenda à legislação atual.

Para atender este objetivo, a MB coordena a ação S 2.

A MB, por intermédio do MD, é a responsável pelo assunto, conforme estabelecido no Art. 31, da Lei nº 13.502, de 1º de novembro de 2017, estando sempre apta a cumprir tal ação.

5.4.2.3 OM-3 Independência tecnológica nacional, no campo das atividades marítimas

Este objetivo precisa ser revisto em face da existência, nas legislações atuais, de temas como a promoção da pesquisa científica e do desenvolvimento tecnológico e o objetivo 10 do IX PSRM que visam estimular o desenvolvimento de tecnologias e a produção autóctone de materiais e equipamentos necessários às atividades de pesquisa, monitoramento e exploração do mar.

Para a consecução deste OM, a MB contribui com a coordenação das ações C 4 e C 5.

Em relação à ação C 4, a MB continua contribuindo com a indústria naval brasileira por meio da construção de seus meios navais em estaleiros nacionais. De acordo com o PEM da MB, o OBNAV-8, Cumprir Atividades Benignas, possui a EN-4, Aprimoramento da Segurança da Navegação, que visa promover o desenvolvimento de atividades relacionadas aos assuntos marítimos, com destaque para a AEN-14 que prevê a promoção e estímulo às encomendas de construção para manter o nível de atividade e desenvolvimento da indústria naval brasileira. Contribui, ainda, o OBNAV-12, Aprimorar a Logística e Mobilização, onde a EN-1, Fortalecimento do Poder Naval, prevê as AEN-51, 52, 59, 60 e 61, associadas à construção das corvetas da Classe “Tamandaré”, dos submarinos convencionais, navios patrulhas oceânicos, navios patrulha e navio escola, respectivamente.

A ação C 5 é muito específica ao tratar somente de tecnologia voltada para propulsão. Usando os níveis de decisão militar, pode-se considerar tal ação não como estratégica, mas tática, sendo aconselhável sua atualização. A despeito disso, a END estabelece que deve ser buscado o desenvolvimento da tecnologia nuclear (AED-1) e, em decorrência, a MB estabeleceu o OBNAV-17, Dominar a aplicação de Tecnologia Nuclear, onde a EN-12, Desenvolvimento das Competências

Tecnológicas no setor Nuclear, prevê a prontificação do reator do submarino de propulsão nuclear (AEN-123).

5.4.2.4 OM-5 Produção, no país, de navios, embarcações, equipamentos e material específico, relacionados com o desenvolvimento das atividades marítimas e com a defesa dos interesses marítimos do país.

Este objetivo possui ligação com o Setor de Defesa, mais especificamente na PND, por meio do OND II, no que se refere a dotar, neste caso, a MB, das capacidades necessárias para realizar a vigilância, o controle e a defesa das águas jurisdicionais e prover a segurança das LCM, ou seja, dos interesses marítimos do país (ED-3 e AED-13, da END). O OND-3 também trata, entre outros, da salvaguarda dos interesses nacionais, onde a END, por meio do fortalecimento da capacidade de dissuasão (ED-2) prevê o desenvolvimento de capacidades de resguardar e de manter a segurança das LCM, onde houver interesses nacionais (AED-31 e AED-35).

Para o atingimento deste objetivo, a MB contribui coordenando as ações C 4, C 5, e S 12.

As ações C 4 e C 5 já foram exploradas anteriormente.

A ação S 12 é executada pela MB ao cumprir sua EN-2, Desenvolvimento da Mobilização Marítima, por meio da AEN-85 que visa, especificamente, promover uma política que permita adaptar alguns projetos de construção de navios mercantes para atendimento das necessidades de mobilização.

5.4.2.5 OM-9 Formação, valorização e aproveitamento racional dos recursos humanos necessários às atividades marítimas

Este objetivo é amplamente observado e atendido pela PNRM e pelo IX PSRM, pois seus objetivos focam a promoção e formação de recursos humanos, havendo uma tema específico, o PPG-MAR, coordenado pelo MEC.

A MB contribui coordenando as ações P 1, P 2, já abordadas anteriormente, e P 3, Promover, junto aos setores competentes, a regulamentação das profissões relacionadas com as atividades marítimas. Esta última ação, em face de estar intimamente relacionado ao Ministério do Trabalho (MT), de já possuir legislação

específica⁷ referendada pelo próprio MT, deve ser coordenado pelo mesmo. À MB cabe o especificado em sua AEN-17, que diz respeito ao EPM, para a capacitação e formação de profissionais habilitados, levando em consideração as exigências do setor marítimo por pessoal qualificado.

5.4.2.6 OM-12 Segurança das atividades marítimas e salvaguarda dos interesses nacionais no mar

Objetivo que está intimamente relacionado ao Setor de Defesa, pois a PND destaca a importância do Atlântico Sul, o extenso litoral brasileiro e o comércio exterior que flui por ele e reafirma a importância da Amazônia Azul, bem como reforça a necessidade de sua proteção por meio de um Poder Naval poderoso e apto a dissuadir eventuais agressores.

A END foca o incremento da segurança e da aptidão para a defesa de plataformas, instalações portuárias e das ilhas e arquipélagos nas águas jurisdicionais brasileiras e, também, para responder a eventuais ameaças às LCM, onde o emprego do Poder Naval.

A MB, em decorrência das imposições das PND e END, estabeleceu os OBNAV-5, prover a segurança marítima, e OBNAV-7, que foca as atividades de Emprego Limitado da Força, e, para isso, traçou, entre outras, a AEN-3 que trata de Patrulha Naval, patrulhamento e inspeção naval nas AJB, no contexto a EN-1.

O OBNAV-8, focado na consecução das atividades benignas do Poder Naval, está mais focado no aprimoramento da segurança da navegação (EN-4), por meio das AEN-10 a AEN-17.

Em resumo, este OM traduz uma das razões de existir da MB, ou seja, reúne as várias atividades que são executadas pelo Poder Naval brasileiro.

Dessa forma, não se julga mais necessário ampliar as ações S 5, S 6, S 8, S 9, S 10 e S11, as quais a MB coordena no contexto da atual PMN. As ações S 2 e S 12 já foram abordadas nas seções anteriores.

Para finalizar, cabe aqui lembrar uma questão a ser respondida, em relação a qual linha de pensamento adotar em uma provável revisão da PMN. Se

⁷ Trata-se da Lei 12.815, de 5 de junho de 2013, que “Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários”. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm>. Acesso em: 16 ago. 2018.

uma nova revisão tratará apenas dos aspectos do uso racional e sustentável dos espaços marítimos ou se seguirá o modelo atual, abordando todos os elementos constituintes do Poder Marítimo. De qualquer forma, independente da decisão política tomada, as ações S 9 e S 10 precisam de nova redação, a fim de se adaptarem às novas atividades/ações desempenhadas pela MB.

5.4.2.7 OM-14 Garantia da existência de um Poder Naval eficaz e em dimensões compatíveis com os demais componentes do Poder Marítimo

A consecução deste objetivo reside na definição política de como o país pretende ser visto como potência marítima. Daí decorre da necessidade premente de revisão da atual política marítima. Somente com uma clara definição de como o país se posicionará perante os assuntos marítimos, é que se poderá definir o real dimensionamento do Poder Naval brasileiro, de modo que se possa garantir os interesses nacionais no mar.

Em relação às ações C 4 e C 5 associadas a este objetivo, as considerações já foram tratadas em outros OM.

5.4.2.8 Objetivos marítimos relacionados ao tema transportes aquaviários e construção naval

Como delimitado anteriormente, apesar deste trabalho abordar prioritariamente os assuntos que tenham relação com o Comando da Marinha, não se pode deixar de destacar as dez ações a realizar do tema Transportes Aquaviários e quatro do tema Construção Naval, todos sob coordenação do MTPA.

Na PNT e no Caderno das Estratégias Governamentais do MTPA, publicado no ano de 2018, existem objetivos e estratégias que tratam de ambos os temas que fazem parte a PMN vigente, com destaque para temas aquaviário e setor portuário.

É preciso, então, atualizar as ações a realizar da PMN com os novos objetivos e estratégias governamentais promulgados pelo MTPA.

6 CONCLUSÃO

A atual PMN vigora desde 1994 sem que uma revisão tenha sido proposta por seus responsáveis. Contudo, é incorreto afirmar que o tema tenha sido relegado a segundo plano. No âmbito do Comando da Marinha, há em execução a PNRM e seu PSRM, que se encontra na sua nona edição, abrangendo, prioritariamente o uso compartilhado dos espaços marítimos, visando ao desenvolvimento de atividades marítimas de forma racional e sustentável para a promoção do desenvolvimento socioeconômico do país e defesa de seus interesses político-estratégicos.

Neste longo período de vigência da PMN, outros documentos de alto nível foram promulgados, com destaque para as PND e END, que estabeleceram um novo patamar para orientar ações que reúnam capacidades em nível nacional, para desenvolver as bases necessárias para a garantia da soberania nacional, sua integridade e o atingimento dos objetivos nacionais.

Dessa forma, tratou-se de demonstrar a importância do uso do mar, em face de os espaços marítimos apresentarem-se como a última fronteira a ser delimitada no contexto geopolítico das nações.

O mar representa para os países uma verdadeira fonte de riquezas, pois dele provêm recursos minerais e naturais, além do transporte marítimo em si, que continuará sendo, por muito tempo, o único meio capaz de promover o desenvolvimento de países, por permitir que atividades como transporte marítimo, indústria e construção naval, exploração *offshore* de petróleo e gás, pesca, aquicultura, entre outras, possam ser desenvolvidas. Porém, ameaças neste ambiente já são mensuráveis, como a pirataria, tráfico de drogas e terrorismo, que fazem com que os países tenham que se preocupar com a segurança e proteção de suas atividades, principalmente com a proteção de suas LCM.

Se por um lado a PND define objetivos do Setor de Defesa, que trazem implicações ao contexto marítimo, a END está mais próxima deste contexto ao definir suas estratégias, tendo como um dos atores a MB, sinônimo de Poder Naval como um dos elementos constituintes do Poder Marítimo.

A PND estabeleceu seis OND que possuem relação com o contexto marítimo e devem ser observados em uma possível revisão da PMN. Verificou-se, também, que na PND não há uma definição mais precisa, em termos geopolíticos ou

oceanopolíticos, do espaço marítimo relacionado ao Atlântico Sul, cabendo assim sua definição tal como a proposta apresentada por Junior, pois se trata de espaço estratégico de interesse nacional onde o Brasil precisa estar presente para garantir sua soberania e integridade territorial.

A END inclui, no contexto das Capacidades Nacionais de Defesa, a ZEE e a PC como espaços do território nacional que devem possuir meios e métodos que permitam sua vigilância. Estabelece para a MB um conjunto de atividades relacionadas ao contexto marítimo, onde ela desempenha ações voltadas ao Emprego Limitado da Força e Atividades Benignas, principalmente as relacionadas com a segurança da navegação.

Durante a análise da END, foram identificados sete ED e dezoito AED relacionados ao contexto marítimo, conforme apresentado no Quadro 2, que foram utilizados para verificar possíveis necessidades de observância para atualização dos objetivos e ações a realizar no âmbito da PMN.

As PND e END foram muito úteis para permitir uma análise dos objetivos e ações a realizar descritas na PMN. Mas, em primeiro lugar, foi possível observar que as atividades marítimas relacionadas ao uso do mar estão sendo coordenadas pela CIRM, por meio da PNRM, e colocadas em execução por intermédio dos diversos PSRM, que hoje se encontra na sua nona versão.

No entanto, a PNRM e seu decorrente plano setorial não são suficientes para o desenvolvimento do Poder Marítimo nacional como um todo. As atividades mais intimamente ligadas ao seu desenvolvimento estão alicerçadas em políticas diversas, como por exemplo, a PNT, em especial o modal aquaviário e o setor portuário. A própria END traz considerações sobre espaços marítimos que foram utilizadas para a análise da PMN.

Em segundo lugar, o estudo permitiu identificar questões que, ao serem respondidas, contribuirão para uma PMN mais rica e coerente com os interesses políticos-estratégicos brasileiros. Talvez a mais importante esteja relacionada a como essa possível revisão será feita: mantendo a observância somente do uso racional e sustentável do uso do mar ou visando ao desenvolvimento do Poder Marítimo nacional. Em qualquer caso, é necessário destacar que se faz mister definir como o Brasil pretende ser visto como potência marítima. Quais os espaços marítimos representam o interesse oceanopolítico nacional, qual o tamanho que seu

Poder Naval deva ter para proteger seus interesses em espaços nacionais ou internacionais e qual a estrutura marítima necessária para apoiar essa visão.

Por fim, a verificação dos OM e de suas ações a realizar, com os subsídios extraídos da PND, END e PEM da MB, permitiram concluir que muitos necessitam ser revistos, realinhados com as novas políticas em vigor ou, ainda, tenham a sua coordenação alterada.

Em resumo, uma potencial atualização da PMN permitirá que a sociedade brasileira desenvolva um pensamento crítico a respeito da importância do mar para o Brasil. Não obstante, acarretará no desenvolvimento das potencialidades pré-existentes do Poder Marítimo brasileiro, e de seu componente naval, alavancando o Poder Nacional como um todo, resultando em melhores condições para atender aos objetivos nacionais estabelecidos em nossas políticas nacionais.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Edu Silvestre de. A (geo)política de defesa brasileira. **Revista de Geopolítica**, Ponta Grossa, v. 1, n. 1, p. 46-59, jan./jun. 2010. Disponível em: <<http://revistageopolitica.com.br/index.php/revistageopolitica/issue/view/1/showToc>>. Acesso em: 04 mai.2018.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da Republica Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: 5 out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 08 mar. 2018.

BRASIL. Decreto nº 1.265, de 11 de outubro de 1994. **Aprova a Política Marítima Nacional (PMN)**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D1265.htm>. Acesso em: 08 mar. 2018.

_____. Decreto nº 5.377, de 23 de fevereiro de 2005. **Aprova a Política Nacional para os Recursos do Mar - PNRM**. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5377.htm>. Acesso em: 07 ago. 2018.

_____. Decreto nº 8.907, de 22 de novembro de 2016. **Aprova o IX Plano Setorial para os Recursos do Mar (2016a)**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/decreto/D8907.htm>. Acesso em: 22 jun. 2018.

_____. **Estratégia Nacional de Defesa (2016b)**. Versão sob apreciação do Congresso Nacional (Lei Complementar 97/1999, art. 9º, § 3º). Disponível em: <http://www.defesa.gov.br/arquivos/2017/mes03/pnd_end.pdf>. Acesso em: 08 mar. 2018.

_____. Lei nº 13.502, de 1º de novembro de 2017. **Estabelece a organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios; altera a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016; e revoga a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, e a Medida Provisória nº 768, de 2 de fevereiro de 2017 (2017a)**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2017/Lei/L13502.htm#art82>. Acesso em: 16 ago. 2018.

BRASIL. Marinha. Estado-Maior da Armada. **EMA-300**: Planejamento Estratégico da Marinha. Brasília, DF, 2017b, v. 3.

_____. **EMA-305**: Doutrina Militar Naval. Brasília, DF, 2017c, v. 1.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Política Nacional de Transportes: **Caderno das Estratégias Governamentais**. Brasília: MTPA, 2018a. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/images/2018/documentos/caderno_das_estrategias_governamentais_versao_1.0.pdf>. Acesso em: 26 jun. 2018.

_____. Política Nacional de Transportes: **Livro de Estado**. Brasília: MTPA, 2018b. Disponível em: <http://transportes.gov.br/images/2018/documentos/livro_de_estado_versao_1.0.pdf>. Acesso em: 26 jun. 2018.

BRASIL. **Política Nacional de Defesa (2016b)**. Versão sob apreciação do Congresso Nacional (Lei Complementar 97/1999, art. 9º, § 3º). Disponível em: <http://www.defesa.gov.br/arquivos/2017/mes03/pnd_end.pdf>. Acesso em: 08 mar. 2018.

CAROLI, Luiz Henrique. A Importância Estratégica do Mar para o Brasil no Século XXI. **Cadernos de Estudos Estratégicos**, Centro de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, n. 09, p. 117-154, jul. 2010.

DUFOURCQ, Jean. Poder Marítimo no século XXI: desafios para uma força naval moderna. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 2, p. 249-262, jul./dez. 2011.

ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (Brasil). **Fundamentos do Poder Nacional**. Rio de Janeiro, 2018.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. Marinha. **A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower**. [S.l.], 2015. Disponível em: <<http://www.navy.mil/local/maritime/150227-CS21R-Final.pdf>>. Acesso em: 02 abr. 2018.

FORTUNA, Hernani Goulart. O poder marítimo como projeção do poder nacional. **Revista da Escola Superior de Guerra**, Rio de Janeiro, v. 1, p. 9-25, dez. 1983.

FRANÇA, Tereza Cristina Nascimento. Nas águas das relações internacionais: o oceano como meio, teatro e objetivo dos Estados. In: JUNIOR, Ilques Barbosa; MORE, Rodrigo Fernandes (Orgs). **Amazônia Azul: política, estratégia e direito para o oceano do Brasil**. Rio de Janeiro: FEMAR, 2012.

Intergovernmental Oceanographic Commission. National Ocean Policy. **The basic texts from: Australia, Brazil, Canada, China, Colombia, Japan, Norway, Portugal, Russian Federation, United States of America**. UNESCO: Paris, 2007. Disponível em: <<http://unesdoc.unesco.org/images/0015/001583/158387e.pdf>>. Acesso em: 11 mai. 2018.

JUNIOR, Ilques Barbosa. Oceanopolítica: conceitos fundamentais Amazônia Azul. In: JUNIOR, Ilques Barbosa; MORE, Rodrigo Fernandes (Orgs). **Amazônia Azul: política, estratégia e direito para o oceano do Brasil**. Rio de Janeiro: FEMAR, 2012.

MAHAN, Alfred T. **The influence of sea power upon history, 1660-1783**. The Project Gutenberg E-book. 26 set. 2004. Disponível em: <<http://www.gutenberg.org/files/13529/13529.txt>>. Acesso em: 22 jun. 2018.

MAIA, MARRIELE. Os mares na grande estratégia dos Estados Unidos no pós-guerra fria. In: JUNIOR, Ilques Barbosa; MORE, Rodrigo Fernandes (Orgs).

Amazônia Azul: política, estratégia e direito para o oceano do Brasil. Rio de Janeiro: FEMAR, 2012.

MORE, Rodrigo Fernandes. Reflexões sobre a formação de um pensamento oceanopolítico brasileiro. In: JUNIOR, Ilques Barbosa; MORE, Rodrigo Fernandes (Orgs). **Amazônia Azul**: política, estratégia e direito para o oceano do Brasil. Rio de Janeiro: FEMAR, 2012.

NEVES, João Pires. O poder naval no século XXI. **Jornal de Defesa e Relações Internacionais**. Disponível em:

<http://database.jornaldefesa.pt/forcas_armadas/marinhas/JDRI%20176%20280216%20poder%20naval.pdf>. Acesso em: 08 mar. 2018.

REIS, Reginaldo Gomes Garcia dos; ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. A luta pelo domínio do mar na História. In: JUNIOR, Ilques Barbosa; MORE, Rodrigo Fernandes (Orgs). **Amazônia Azul**: política, estratégia e direito para o oceano do Brasil. Rio de Janeiro: FEMAR, 2012.

TANGREDI, Sam J. **Globalization and Maritime Power**. Washington: Institute of National Strategic Studies, National Defense University, 2002.

TILL, Geoffrey. Poder Marítimo: questões relevantes e desafios. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, n. 7, p. 8-31, jun. 2006. Disponível em:

<<https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/442>>. Acesso em: 08 mar. 2018.

VIDIGAL et al. **Amazônia Azul**: o mar que nos pertence. Rio de Janeiro: Record, 2006.

ANEXO A – POLÍTICAS NACIONAIS DOS OCEANOS

Abaixo estão as principais observações extraídas do documento *National Ocean Policy. The Basic Texts from: Australia, Brazil, Canada, China, Colombia, Japan, Norway, Portugal, Russian Federation, United States of America*, publicado pela UNESCO, por intermédio de sua IOC.

1 AUSTRÁLIA

A *National Ocean Policy of Australia*, ou seja, a política dos oceanos australiana estabelece padrões de planejamento e gerenciamento integrados de forma a promover o desenvolvimento ecologicamente sustentável de seus recursos marinhos. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 5).

O documento compreende temas que versam sobre a conservação da biodiversidade marinha, transporte marítimo, poluição marinha, pesca e interesse indígenas, permitindo a compreensão dos oceanos e proteção do interesse nacional australiano. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 5-6).

Dentre os objetivos estabelecidos em sua política, destaca-se, além do cumprimento das obrigações internacionais no âmbito da Convenção das Nações Unidas, a compreensão e proteção de sua diversidade marinha, seu ambiente oceânico e seus recursos, e a garantia de que serão utilizados de maneira ecologicamente sustentáveis, bem como a promoção do desenvolvimento econômico sustentável ecologicamente, com a consequente geração de empregos. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 7).

No contexto australiano, ressalta sua indústria marítima, que possui potencial para contribuir para o crescimento econômico e de empregos, em particular, as atividades voltadas para o turismo marinho e a aquicultura, bem como o desenvolvimento urbano e de infraestrutura na ZC, que continuam a impor exigências crescentes no litoral e oceano australianos. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 8-13).

No contexto internacional, a Austrália dá importância ao território australiano

Antártico, reconhecendo a importância de manter o Tratado Antártico como um mecanismo eficaz de proteção do ambiente antártico, buscando a ciência e alcançando todos os objetivos de sua política Antártica. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 9-10).

De forma geral, sua política está baseada na necessidade de planejamento e gestão integrados do oceano, pois o identifica como um ativo nacional de relevância onde seu uso, desde que bem gerido, pode atender uma ampla gama de aspirações econômicas, sociais e culturais. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 11-13).

O conteúdo de sua política aborda a aquicultura, que tem grande potencial para desenvolver novos mercados de exportação para produtos de alto valor e contribuir para oportunidades de desenvolvimento regional, e, também, a redução de capturas acidentais; a indústria *offshore* de petróleo e minerais, que apesar de se encontrar em fase inicial de desenvolvimento, se apresenta como de grande uso econômico no ambiente marinho australiano; a indústria de construção naval, que emerge de um período de reestruturação extensiva; e a indústria do turismo. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 22-25).

Do ponto de vista da ciência e tecnologia, que, em conjunto com a estratégia de desenvolvimento da indústria marítima, são elementos-chave do enfoque de conservação e desenvolvimento de recursos da política oceânica australiana, pois identificam prioridades para o desenvolvimento científico, tecnológico e industrial para aumentar a capacidade nacional de cuidar, entender e usar de modo consciente os seus recursos marinhos. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 29-30).

2 CANADÁ

A Estratégia dos Oceanos do Canadá, ou em seu título original *Canada's Oceans Strategy*, é a declaração política do governo canadense que estabelece a direção da política para a gestão dos oceanos, definindo sua visão, princípios e objetivos políticos para a gestão dos estuários e dos ecossistemas costeiros e marinhos canadenses. Ressalta que sua estratégia é uma responsabilidade coletiva, muito mais que uma responsabilidade exclusiva de seu governo federal.

(INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 55).

O documento canadense indica que uma complexa teia de leis e regulamentos, geridos por diferentes níveis de governo, regem seus oceanos. Dessa forma, aponta para a necessidade de desenvolver uma visão unificada e uma abordagem integrada da gestão oceânica que considere efetivamente o impacto das atividades individuais do setor uns sobre os outros, e sobre os oceanos como um todo. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 59).

O Ato dos Oceanos⁸ fornece a base legislativa para a estratégia dos oceanos canadense, definindo seu território marítimo em conformidade com a CNUDM, incluindo a declaração da ZEE. Clarifica e consolida a gestão e as responsabilidades dos oceanos federais, bem como as responsabilidades dos oceanos não atribuídas de outra forma, tendo uma abordagem baseada em princípios, premissa de colaboração e cooperação, e respeito pelas responsabilidades constitucionais e legislativas atribuídas, incluindo os direitos dos aborígenes e dos tratados existentes. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 60).

Essa estratégia visa promover o desenvolvimento de parcerias e padrões públicos-privados que apoiem as atividades comerciais, incluindo esporte, pesca, aquicultura, desenvolvimento de instrumentos de alta tecnologia, construção naval, exploração de petróleo e gás e extração, mineração de fundos marinhos, produção de defesa, turismo e recreação, passeios de barco, transporte marítimo e portos, navegação marítima e comunicações. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 62).

O documento está baseado nos princípios do desenvolvimento sustentável, da gestão integrada e da abordagem preventiva, orientadores de todas as decisões de gestão do oceano. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 63).

A estratégia identifica três objetivos para o avanço das atividades de gestão dos oceanos: compreensão e proteção do meio ambiente marinho, que depende da

⁸ O ato dos oceanos é a principal lei de proteção marinha do Canadá que, além de legislar a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, criou três programas de gestão integrada; áreas marinhas protegidas (MPA); e a qualidade ambiental marinha e deu mandato ao Ministro da Pesca e Oceanos para desenvolver uma estratégia nacional dos oceanos e um sistema nacional de MPA. Disponível em: < <https://www.wcel.org/program/ocean-laws/oceans-act>>. Acesso em: 09 ago. 2018.

capacidade de reunir as várias disciplinas das ciências do mar e de levar em consideração a degradação do ambiente marinho ocasionada pela poluição advinda tanto de fontes baseadas em terra como marítimas; apoio a oportunidades econômicas sustentáveis ligadas, principalmente, ao desenvolvimento da aquicultura, da indústria de transporte marítimo, da indústria *offshore* de petróleo e gás e da indústria naval, que são componentes críticos e trazem benefícios econômicos e sociais importantes para o país; e liderança internacional, que diz respeito a como o Canadá pode influenciar as prioridades, decisões e processos internacionais, ajudando a garantir sua soberania, segurança e recursos oceânicos sustentáveis e apoiar os interesses sociais e econômicos. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 64-67).

3 CHINA

O Livro Branco do Oceano da China, ou *The Ocean White Paper*, versa sobre o desenvolvimento dos assuntos marinhos chineses e atribui grande importância ao desenvolvimento marinho e à proteção, considerando-o uma estratégia de desenvolvimento do Estado, para o fortalecimento da gestão marítima, da melhoria progressiva das suas leis relacionadas com a Marinha e ao desenvolvimento ativo da ciência, tecnologia e educação relativos aos oceanos. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 75).

No documento, há uma seção que trata da estratégia de desenvolvimento marinho sustentável, baseado nas seguintes ideias: salvaguardar eficazmente os direitos e interesses marinhos do Estado, desenvolver e utilizar racionalmente os recursos marinhos, proteger o ambiente ecológico marinho e promover a utilização sustentável dos recursos e do meio ambiente marinhos, bem como o desenvolvimento coordenado do trabalho neste domínio. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 76).

Neste aspecto, a China cumpre as seguintes políticas e princípios básicos:

a) salvaguardar a nova ordem marítima internacional e os direitos e interesses marinhos do Estado;

b) planejamento geral para o desenvolvimento e controle marinhos, onde fortalecerá e explorará suas zonas costeiras e marítimas, desenvolverá e protegerá

racionalmente suas áreas *offshore*, participará ativamente do desenvolvimento e da utilização de leitos e oceanos internacionais, a fim de formar gradualmente um cinturão econômico costeiro e a zonas econômicas marítimas, transformando-as em ZC prósperas e desenvolvidas;

c) Utilização racional dos recursos marinhos e promoção do desenvolvimento coordenado das indústrias marinhas, onde desenvolverá e utilizará exaustivamente os seus recursos marinhos, continuará a explorar os oceanos para novos recursos e a utilizar novas tecnologias para formar e desenvolver novas indústrias marinhas para promover o desenvolvimento sustentado, rápido e saudável da economia marinha;

d) Planejar e aplicar simultaneamente o desenvolvimento dos recursos marinhos e a proteção do meio marinho, que será realizado por meio de um programa de desenvolvimento coordenado dos recursos marinhos e de proteção do ambiente ecológico marinho, salientando o reforço do controle dos poluentes provenientes da terra e a aplicação do sistema de controle da quantidade total de poluentes, a fim de evitar a degeneração do meio marinho;

e) Reforço da pesquisa e desenvolvimento tecnológicos oceanográficos, prestando atenção à pesquisa básica, desenvolvendo alta tecnologia marinha, e melhorando constantemente os níveis tecnológicos de desenvolvimento marinho e serviços. Dará destaque ao ensino da disciplina Oceanografia nas instituições de ensino superior, ao mesmo tempo em que o conhecimento oceanográfico será disseminado para público em geral;

f) Criação de um sistema de gestão abrangente marinho, com foco na gestão científica do desenvolvimento e da proteção marítima, bem como na utilização de um sistema de controle abrangente que será gradualmente posto em vigor; e

g) Participação ativa na cooperação internacional no domínio do desenvolvimento marinho, cumprindo rigorosamente as obrigações definidas na CNUDM, participando ativamente nos assuntos marinhos internacionais e promovendo a cooperação e os intercâmbios internacionais e regionais relacionados com as questões oceânicas. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 76-78).

Com relação ao desenvolvimento racional e utilização de recursos marinhos,

a China adota uma política de desenvolvimento e utilização de forma abrangente, de modo a promover o desenvolvimento coordenado das indústrias marinhas tais como as indústrias da pesca marítima, transporte, sal, aquicultura, petróleo e gás *offshore*, turismo, produtos farmacêuticos marinhos e outras indústrias tradicionais.

A China elaborou também uma política de utilização das suas águas profundas e dos recursos costeiros de uma forma racional, dando prioridade à construção de portos nas ZC de águas profundas, baseados no conceito do planeamento de construir vias navegáveis principais, *hubs* do porto e sistema de apoio ao transporte de água.

O governo Chinês listou a exploração e exploração dos recursos minerais do Oceano Pacífico como um projeto de desenvolvimento a longo prazo para o qual pretende oferecer investimento especial. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 79-80).

Em relação à proteção e preservação dos recursos marinhos, a China estabeleceu órgãos e leis destinados à proteção do ambiente marinho e à conscientização das pessoas sobre tal importância, reduzindo o dinamismo da poluição marinha e melhorando a qualidade ambiental de algumas das zonas marítimas do país. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 82).

No tocante ao desenvolvimento da ciência, tecnologia e educação oceanográficos, com base numa configuração multidisciplinar de investigação oceanográfica, a China tem conquistas em pesquisa oceanográfica, estudos em Oceanografia básica e proteção de recursos oceânicos, tecnologias de monitoramento marinho e fabricação de equipamentos técnicos oceanográficos. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 85).

Destaca-se que a China assinou o Tratado Antártico em 1983 e em 1996 ingressou no Comitê Científico Internacional da Pesquisa do Polo Norte, e participou ativamente de projetos de cooperação internacional no Ártico. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 85).

Há, ainda, aspectos relacionados à implementação de uma gestão marítima para assegurar um ambiente marinho saudável e a utilização sustentável dos recursos marinhos e, também, sobre cooperação internacional em assuntos marítimos, a China tem insistido consistentemente que o oceano seja usado

pacificamente, desenvolvido e protegido conjuntamente. A China destaca que a cooperação internacional no transporte marítimo é de grande importância para promover o fluxo de *commodities* e desenvolvimento econômico global. Ao fazer grandes esforços para o desenvolvimento e a proteção do oceano, ela está claramente ciente do fato de que, como um país em desenvolvimento com nível inadequado de desenvolvimento e de força econômica limitada, China se atrasou atrás de alguns dos países desenvolvidos em este respeito. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 88-91).

4 COLÔMBIA

A *National Ocean and Coastal Regions Policy* ou a Política Nacional do Oceano e das Regiões Costeiras (PNOEC) da Colômbia, em tradução livre, tem como propósito promover o desenvolvimento sustentável das regiões oceânicas e costeiras e os interesses marítimos de sua nação, quais sejam: proteger a soberania e a integridade nacionais do território marinho nacional; criar legislação para as regiões marítimas e costeiras; e proteger o ambiente marinho e costeiro, assegurando simultaneamente a utilização sustentável dos seus recursos naturais, promovendo o desenvolvimento social e econômico nacional, o reconhecimento da cultura Marinha Nacional, a educação em questões marinhas e desenvolvendo pesquisas científicas, tecnológicas e inovadoras sobre as regiões costeiras e marinhas do país. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 92-94).

De acordo com a *Intergovernmental Oceanographic Commission* (2007, p. 95), são princípios orientadores da política dos oceanos colombiana:

a) Unidade territorial do Estado: caracterizando que o oceano e as regiões costeiras como parte integrante do território soberano;

b) Interesse do Estado: enfatiza a importância de prosseguir o desenvolvimento do potencial do oceano, PC, ilhas, ilhotas, bancos e regiões costeiras, reconhecendo o valor dos recursos que proporcionam e das suas utilizações e tentando fazer uso pleno e sustentável deles em prol das gerações atuais e futuras de colombianos, de acordo com os direitos soberanos nacionais;

c) Equilíbrio entre desenvolvimento econômico e sustentabilidade;

d) Abordagem multissetorial e multidisciplinar: vários atores reúnem-se sob a orientação do CCO⁹ para desenvolver estratégias em resposta aos desafios relacionados com os interesses marinhos nacionais; e

e) Participação da Comunidade: o Estado colombiano reconhece e promove a participação ativa de seus cidadãos no planejamento, utilização e conservação das suas regiões marítimas e costeiras por intermédio de um plano sustentável para o uso de seus recursos.

Reconhecendo que o país precisa continuar a reforçar a integração dos oceanos e dos espaços costeiros no desenvolvimento nacional, a PNOEC identificou cinco áreas temáticas: desenvolvimento institucional, desenvolvimento econômico, desenvolvimento territorial, desenvolvimento do ambiente oceânico e costeiro e desenvolvimento social e cultural. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 103).

Em relação ao desenvolvimento institucional, destaca o papel do Poder Naval no exercício do controle do mar nas suas águas territoriais com o propósito de manutenção de sua soberania e, também, da Direção Geral Marítima, que é a autoridade marítima nacional colombiana, responsável por executar a política governamental em matéria marítima. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 103-104).

No tocante ao desenvolvimento econômico, faz considerações sobre transporte marítimo, marinha mercante e a indústria naval, que exercem um papel fundamental na integração e desenvolvimento do comércio nacional e internacional; pesca e aquicultura, que são atividades realizadas de forma racional e sustentável, gerando força de trabalho necessária para a extração, transformação e comercialização nos mercados doméstico e estrangeiro, e incorporando essas atividades na economia do país; indústria turística; minerais, hidrocarbonetos e fontes não convencionais de energia, e energia alternativa ou renovável, onde os oceanos e áreas costeiras são vitais para a manutenção da indústria petrolífera

⁹ A Comissão de Oceanografia colombiana foi reestruturada e renomeada como Comissão do oceano colombiana (CCO) em 2000, segundo o Decreto nº 347 e conforme o artigo 24 da lei 489 (1998), em que se estipula que o governo pode criar comissões intersetoriais para coordenação e supervisão avançada de várias funções e serviços públicos. O papel principal da CCO era propor uma política nacional de oceano e de regiões costeiras (PNOEC) ao governo, combinando a administração e o desenvolvimento sustentável e construindo sobre o progresso das políticas nacionais e setoriais anteriores relacionadas com as questões marinhas. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 92).

colombiana como a força motriz da economia da nação. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 105-108).

Convém destacar, também, o tema desenvolvimento de ambientes oceânicos e costeiros, pois a Colômbia está entre os países com a maior biodiversidade marinha do continente sul americano e tem feito avanços significativos no que diz respeito à consolidação de inventários de espécies, caracterização de ecossistemas e mapas temáticos. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 113).

5 PORTUGAL

Ao definir uma estratégia oceânica nacional, levando em consideração diversas políticas nacionais, o governo português teve como objetivo criar os mecanismos essenciais e fornecer as condições necessárias para o uso sustentável do oceano de forma efetiva, em benefício do povo. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 207).

Definiu três pilares estratégicos que são os principais fatores para aumentar a importância do oceano como uma das principais forças motrizes do desenvolvimento futuro de Portugal: conhecimento, planejamento espacial e promoção ativa dos interesses e objetivos. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 207).

Por conseguinte, foram selecionadas oito ações estratégicas: mobilizar e sensibilizar a sociedade para a importância do oceano; promover a educação e divulgar nas escolas as atividades relacionadas ao oceano; a promoção de Portugal como Centro Europeu de excelência em Ciências Oceânicas; o planejamento espacial das atividades marítimas; a proteção e a restauração dos ecossistemas marinhos; o desenvolvimento da economia marítima; o apoio a novas formas de tecnologia aplicadas às atividades marítimas; e defesa nacional, segurança, vigilância e proteção das zonas marítimas soberania ou jurisdição nacional. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 207)

Sua estratégia afirma que a criação de riquezas e empregos só é possível por meio do desenvolvimento sustentável de atividades como: transporte marítimo, atividades portuárias, indústria naval, pesca, turismo, energias renováveis, ciência,

tecnologia e inovação, biotecnologia e exploração de recursos vivos e não vivos. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 212).

O objetivo central da estratégia portuguesa para o oceano é fazer uma melhor utilização dos recursos oceânicos e costeiros, promover o desenvolvimento económico e social sustentável, através de uma coordenação eficiente, responsável e empenhada. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 212).

No que diz respeito ao conhecimento, a estratégia portuguesa avalia que apenas através de um investimento coerente e sustentado na investigação científica e do desenvolvimento de novas tecnologias aplicadas às zonas marítimas e costeiras, será possível criar uma base sólida para as decisões de gestão, numa desenvolvimento e perspectiva de gestão integrada, em atividades relacionadas com o mar. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 215).

O planeamento espacial é uma ferramenta de governança, indispensável para assegurar uma visão geral fundamentada nos princípios do desenvolvimento sustentável, precaução e abordagem do ecossistema, através da identificação e planeamento de todos os usos atuais e futuros do oceano. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 216).

Já a promoção e defesa dos interesses e objetivos nacionais é alcançada através de relações bilaterais e multilaterais, participação ativa, cooperação e contribuição nos vários fóruns internacionais. (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 216).

O documento aborda, ainda, as seguintes áreas (INTERGOVERNMENTAL OCEANOGRAPHIC COMMISSION, 2007, p. 218-219): transporte, identificando a necessidade de se aumentar a competitividade dos portos nacionais portugueses e incentivar o transporte marítimo como meio de transporte menos poluente, promovendo a articulação do transporte marítimo com outras formas de transporte, agregando valor através de cadeias logísticas e procedimentos de padronização e simplificação; energia; aquicultura e pesca; defesa e segurança nacionais; ciência, tecnologia e inovação; conservação do ambiente e da natureza; educação, cultura, sensibilização e divulgação; turismo, lazer, desporto e vela recreativa; e política externa.

6 ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

O poder marítimo tem sido, e continuará a ser, a base fundamental do poder, da prosperidade e do prestígio internacional para os EUA. (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2015, p. IV).

A estratégia marítima norte-americana, *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, descreve a concepção, organização e emprego dos Serviços Marítimos¹⁰ em apoio às estratégias nacional, de defesa e de segurança de seu território. Define também prioridades marítimas em uma era de limitados recursos, realçando, simultaneamente, as capacidades de combate e a presença naval avançada, com o intuito de promover os interesses nacionais de hoje e nortear os preparativos para os desafios norte-americanos de amanhã. (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2015, p. V).

O documento reafirma dois princípios básicos: a presença naval avançada e a operação em conjunto e com aliados e parceiros. Em primeiro lugar, a presença naval avançada é essencial para a realização das seguintes missões: defender o território nacional, dissuadir conflitos, responder a crises, derrotar a agressão, proteger os recursos marítimos comuns, consolidar parcerias e prover assistência humanitária e resposta a catástrofes. Forças navais autossustentáveis asseguram a proteção do território norte-americano distante de suas costas, permitindo ao seu Presidente, espaço suficiente para tomada de decisões e opções para anular os objetivos dos adversários, preservar a liberdade de ação e garantir o acesso a forças de seguimento. (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2015, p. 2).

Em segundo lugar, as forças navais são mais poderosas quando operando em conjunto e com os seus aliados e parceiros. Ao se trabalhar em conjunto, em redes formais e informais, fica-se apto a fazer face a ameaças aos interesses de segurança marítima mútuos. (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2015, p. 2).

Os Serviços Marítimos desempenham, historicamente, quatro funções essenciais: dissuasão, controle marítimo, projeção de poder e segurança marítima. (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2015, p. 2-3).

Esta estratégia contribui para a determinação do emprego das forças navais

¹⁰ Entende-se por Serviços Marítimos a tríade Marinha-Corpo de Fuzileiros Navais-Guarda Costeira norte-americanas.

e define uma força que equilibra a prontidão para o combate com os desafios atuais e futuros dos EUA. A abordagem no emprego de força alinha competências, capacidades e plataformas com as exigências de missões regionais, garantindo que as forças mais modernas e tecnologicamente avançadas se encontrem localizadas onde o seu poder de combate é mais necessário. Desta forma, os Serviços Marítimos traçam uma rota que assegura a defesa dos interesses norte-americanos, permanecendo como a pedra angular da segurança nacional dos EUA. (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2015, p. 2-3).

O documento apresenta um panorama geopolítico do mundo, trazendo especial atenção à expansão naval chinesa para os oceanos Índico e Pacífico, encarando tal fato tanto como oportunidades e quanto como ameaças ou desafios. Aponta, também, que a persistente instabilidade e a existência de áreas com governação deficiente em todo o Médio Oriente e África criam condições favoráveis para a operação de organizações extremistas violentas e outras terroristas. (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2015, p. 5).

Realçam a necessidade de se manter o livre trânsito do comércio marítimo por meio das linhas marítimas estratégicas, notadamente os estreitos de Ormuz e Malaca, bem como os canais do Panamá e de Suez. Apesar de exportarem mais energia do que importam, continuam vinculados à economia global que depende do abastecimento de petróleo e gás. No caso de alguma ameaça, instabilidade política ou conflitos regionais, mudanças significativas podem ocorrer na produção e transporte de energia, afetando sobremaneira a economia global e os padrões de transporte marítimo dos EUA. (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2015, p. 6-7).

Destaca, ainda, que as questões ambientais estão moldando cada vez mais o ambiente de segurança marítima. Por isso sua estratégia preocupa-se com as questões do Ártico e Antártida. Aponta que existe a necessidade de garantir que as atividades nestas regiões ocorram de forma segura e responsável para o meio ambiente, exigindo um amplo leque de parcerias. (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2015, p. 7).

O documento baseia-se também na capacidade de dissuasão que é alcançada ao convencer potenciais inimigos de que não lhes será possível ganhar ou que o custo da agressão seria inviável. Para isso, os EUA possuem capacidade de dissuasão nuclear estratégica, garantida pela existência dos submarinos de

mísseis balísticos que conferem aos EUA uma capacidade de segundo ataque nuclear segura e precisa, bem como de dissuasão convencional, que é assegurada por forças navais com poder de combate avassalador baseados nos Grupos de Ataque de Porta-Aviões com Ala Aérea embarcada e do poder de combate escalável, destacável e expedicionário das Forças Expedicionárias do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), Brigadas Expedicionárias do CFN e Unidade Expedicionária de Fuzileiros Navais, empregues a partir de diversas combinações de navios anfíbios, pré-posicionamento marítimo e bases avançadas. A Guarda Costeira mantém, ainda, uma presença contínua nos portos norte-americanos, nas vias navegáveis interiores, ao longo da costa e no mar, criando uma camada adicional de defesa contra as ameaças marítimas. (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2015, p. 20-21).

O documento faz menção ao controle do mar, à projeção de poder e a segurança marítima, que salvaguarda a soberania e os recursos marítimos dos EUA, suporta o comércio marítimo livre e aberto e impede a proliferação de armas, terrorismo, crime transnacional, pirataria, exploração ilegal do ambiente marítimo e imigração ilegal por via marítima. A segurança marítima reforça os esforços dos EUA que visam o cumprimento de leis, regras e normas que regem as normas de comportamento nas áreas marítimas comuns da humanidade em matéria de trânsito, comércio e exploração de recursos naturais. (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2015, p. 21-23).

Por fim, avalia que, como todas as nações usufruem coletivamente dos benefícios da segurança marítima, esta é uma esfera promissora para a ampliação da cooperação com os seus aliados e parceiros. (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2015, p. 24).

Fonte: Intergovernmental Oceanographic Commission. National Ocean Policy. **The basic texts from: Australia, Brazil, Canada, China, Colombia, Japan, Norway, Portugal, Russian Federation, United States of America.** UNESCO: Paris, 2007. Disponível em: <<http://unesdoc.unesco.org/images/0015/001583/158387e.pdf>>. Acesso em: 11 mai. 2018.

ANEXO B - OBEJTIVOS NAVAIS (OBNAV) E ESTRATÉGIAS (EN) E AÇÕES ESTRATÉGICAS NAVAIS (AEN) DA MB

São OBNAV estabelecidos no PEM da MB:

OBNAV-1: Contribuir para a Defesa da Pátria

A destinação constitucional das Forças Armadas brasileiras é “a defesa da Pátria, a garantia dos poderes constitucionais e garantia da lei e da ordem”. A “defesa da Pátria” é a componente preponderante e essencial dessa destinação e deve ser o propósito principal da missão da MB.

Entende-se como "defesa da Pátria" não apenas a preservação da integridade territorial, mas a necessidade crescente de proteção: de seus recursos nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB); de suas Linhas de Comunicação Marítimas (LCM); e dos demais interesses nacionais, nos termos do direito internacional.

Para alcançar esse OBNAV, a MB preparará e empregará o Poder Naval nas Operações e Ações de Guerra Naval em situações de crise, conflito armado ou guerra contra outros Estados.

OBNAV-2: Contribuir para a garantia dos Poderes Constitucionais e da Lei e da Ordem

A garantia dos "poderes constitucionais" possui caráter excepcional e destina-se a assegurar, em última instância, o funcionamento independente e harmônico dos Poderes da União.

A garantia da "lei e da ordem" prevê a atuação coordenada das FA e dos Órgãos de Segurança Pública, por iniciativa de quaisquer dos poderes constitucionais, possuindo, também, caráter excepcional, episódico e temporário.

OBNAV-3: Cooperar com o Desenvolvimento Nacional

Trata-se de uma atribuição subsidiária geral das FA, de acordo com a Lei Complementar (LC) nº 97/1999 e suas alterações, e, conseqüentemente, uma das atribuições da MB.

Além do Desenvolvimento Nacional, pelo mesmo instrumento legal, cabe à Força cooperar com a Defesa Civil.

A cooperação da MB, em especial com o Desenvolvimento Nacional, ocorre por meio da execução de seus Projetos Estratégicos pela Base Industrial de Defesa (BID), aumentando a importância desta e, conseqüentemente, diminuindo a

dependência de Produtos de Defesa de origem estrangeira, enquanto a cooperação com a defesa civil se dará por solicitação dos órgãos públicos responsáveis pela redução de danos materiais ou mitigação do sofrimento humano, quando da ocorrência de um desastre natural ou antrópico.

A MB, também, ao exercer as tarefas de Autoridade Marítima (AM), estabelecida na mesma LC citada, cumpre importante objetivo “Prover a Segurança Marítima”, a qual contribui significativamente para que o fluxo de embarcações transportando mercadorias e pessoas, as atividades exploratórias de recursos vivos e não vivos, lazer, esportes e turismo sejam realizados com segurança, contribuindo de forma convergente com outros agentes econômico para o Desenvolvimento Nacional.

OBNAV-4: Apoiar a Política Externa

A atuação do Poder Naval como um eficaz instrumento em apoio à Política Externa é clássica e não se limita ao período de guerra, exercendo, também, forte influência nos períodos de paz e situações de crise.

Quando convenientemente empregado, é capaz de: influenciar a opinião pública e as elites dirigentes do país-alvo; reforçar laços de amizade; garantir acordos e alianças; e demonstrar intenções em áreas de interesse, contribuindo para a adoção de ações favoráveis e dissuadindo as desfavoráveis.

OBNAV-5: Prover a Segurança Marítima

Este objetivo está relacionado com o conceito amplo de segurança marítima, ou seja, considera os aspectos ligados à Segurança do Tráfego Aquaviário (STA) (*maritime safety*), principalmente nas AJB; bem como à segurança nos mares (*maritime security*), com o emprego coercitivo do Poder Naval.

No primeiro caso, a segurança é voltada para que o tráfego seguro de embarcações se realize conforme as leis e normas vigentes, atuando por meio de inspeções e vistorias de *Port State* e *Flag State*, prevenindo a poluição hídrica; a ocorrência de acidentes e incidentes da navegação; as operações de busca e salvamento; e a falta de consciência situacional marítima.

No segundo caso, aborda o emprego coercitivo de parcela de forças distritais, juntamente com outros órgãos governamentais, contra ilícitos como: pirataria, roubo, sabotagem, contrabando, tráfico de drogas e seres humanos; e, principalmente, visualiza-se o emprego do Poder Naval em sua plenitude para

prover segurança em casos de conflitos relativos à defesa da soberania e à proteção dos interesses nacionais, no Brasil e no exterior.

A Proteção Marítima (*Security*) está sob a responsabilidade integral do Comando de Operações Navais (ComOpNav), isto é, elaborar as orientações, instruções e regras de comportamento para a execução das atividades de repressão e inibição de ilícitos. O emprego do Poder Naval em operações de larga escala em prol da defesa nacional será realizado conforme a situação e instruções da Estrutura Militar de Defesa.

Quanto à Segurança da Navegação, cabe à Diretoria-Geral de Navegação (DGN), por meio das Diretorias Especializadas (DE) subordinadas, a responsabilidade de: regulamentar e fiscalizar as leis e normas nacionais e as convenções internacionais aceitas pelo Estado Brasileiro, em nossas AJB; promover a orientação e o preparo da Marinha Mercante Nacional por meio do Ensino Profissional Marítimo (EPM); realizar as atividades de busca, pesquisas, coleta e processamento dos dados e informações ambientais, implementar e manter o sistema de auxílio à navegação, e produzir cartas náuticas conforme convenções internacionais.

Perspectiva de "Processos Finalísticos"

Os OBNAV necessários para o cumprimento das atividades fins da MB e que contribuem para a perspectiva superior do Mapa Estratégico (resultados para a sociedade) estão presentes na Perspectiva de Processos Finalísticos.

Ressalta-se a importância do Poder Naval, como instrumento eficaz e com credibilidade, na execução dessas atividades.

OBNAV-6: Executar Operações e Ações de Guerra Naval

Este OBNAV está relacionado à existência de um Poder Naval capaz de executar os diversos tipos de operações e ações de guerra em prol das suas Tarefas Básicas:

- a) negar o uso do mar ao inimigo;
- b) controlar áreas marítimas;
- c) projetar poder sobre terra; e
- d) contribuir para a dissuasão.

A classificação das operações e ações de guerra naval reflete o caráter geral

de seus propósitos e encontra-se detalhada na Doutrina Básica da Marinha (DBM).

O Poder Naval não é empregado apenas em Operações e Ações de Guerra Naval. A execução de exercícios, eficazmente conduzidos, produzirá credibilidade e, com isso, poderá contribuir para a dissuasão, sendo capaz de desencorajar qualquer intenção de agressão militar. Nesse sentido, "Promover Comunicação Estratégica" (OBNAV-10) tem um papel fundamental para a disseminação das atividades do Poder Naval, com o intuito de atingir o público externo.

OBNAV-7: Executar o Emprego Limitado da Força

As "Atividades de Emprego Limitado da Força" são aquelas em que a MB exercerá o poder de polícia para impor a lei ou um mandato internacional. A aplicação de força, neste caso, não deve se constituir no principal expediente para se atingir o objetivo, pelo contrário, deve haver moderação (ou gradação) do uso da força e o emprego associado a outras formas de persuasão para alcançar o objetivo pretendido.

A forma de emprego do Poder Naval e a composição das forças dependerão do tipo de operação ou de atividade, que se encontram descritas na DBM.

A Marinha dispõe de três instrumentos para fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos no mar e nas águas interiores, a PATNAV, o Patrulhamento e a Inspeção Naval.

A inspeção naval limita-se à fiscalização da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA). Nas águas interiores e no mar territorial, a PATNAV e o Patrulhamento atuam em defesa da soberania nacional. Na zona contígua (ZC), a PATNAV atua em defesa da soberania nacional para os assuntos aduaneiros, fiscais, de imigração e sanitários. Na zona econômica exclusiva (ZEE), a PATNAV exerce os direitos de soberania explicitados na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM).

Entende-se por:

- a) soberania - o poder de um Estado fazer cumprir suas leis;
- b) direitos de soberania - o poder de um Estado fazer cumprir as normas estabelecidas pela CNUDM para aquela área marítima; e
- c) jurisdição - é o poder conferido pela CNUDM para o Estado costeiro regulamentar os assuntos acordados, durante a referida Convenção, para aquela área marítima.

OBNAV-8: Cumprir Atividades Benignas

Significa a condução de atividades, desenvolvidas no País ou no exterior, em que o Poder Naval, com suas estruturas organizadas, autossustentáveis e com capacidades e conhecimentos especializados, ou em articulação com demais órgãos, atua com o propósito de contribuir para a manutenção ou restabelecimento da ordem, não sendo admitido o emprego da força.

Na ausência de ameaças externas, é natural que as atribuições subsidiárias venham a ter maior apelo junto à sociedade do que propriamente o emprego do Poder Naval voltado para a Defesa da Pátria. São elas que dão maior visibilidade e possibilitam um maior reconhecimento aos trabalhos desenvolvidos pela MB. Essas atividades expõem mais intensamente a Instituição na mídia, podendo trazer consequências positivas para a Marinha, deixando clara a contribuição para os objetivos estratégicos relacionados com o "desenvolvimento nacional", com a "política externa" e com a "segurança marítima".

OBNAV-9: Aprimorar a Interoperabilidade

Está relacionada com a capacidade da MB de operar de forma conjunta, combinada ou interagências, contribuindo com o efeito sinérgico necessário para o cumprimento da missão.

Ou seja, está associada à capacidade da MB de executar uma operação envolvendo planejamento, doutrina e a compatibilidade dos equipamentos com outras instituições, contribuindo para o cumprimento da missão.

O aprimoramento dessa capacidade, se bem explorado, pode contribuir para os demais objetivos estratégicos da perspectiva de "Processos Finalísticos".

OBNAV-10: Promover a Comunicação Estratégica

O objetivo de "Promover a Comunicação Estratégica" da MB tem como propósito principal divulgar o preparo e o emprego do Poder Naval para o público externo, de forma a contribuir para a dissuasão estratégica.

A partir da contribuição dos diversos setores da Instituição, busca-se enfatizar a credibilidade do Poder Naval em prol da sua preparação para a Defesa da Pátria, oferecendo à sociedade e ao público interno o aumento da percepção de como a Força é conhecida, lembrada e relatada.

Deve-se, também, explorar e divulgar as ações subsidiárias bem-sucedidas realizadas pela MB, visando mostrar a capacidade DUAL e flexibilidade da

Instituição.

As catorze EN, que consolidam as AEN, são:

EN-1. Fortalecimento do Poder Naval.

Dotar a MB de um Poder Naval moderno, equilibrado, balanceado e permanentemente pronto, por meio do desenvolvimento dos Projetos Estratégicos da MB, proporcionando ao País a obtenção de um elevado nível de cooperação no âmbito regional, de dissuasão no contexto internacional e de credibilidade junto à sociedade.

EN-2. Desenvolvimento da Mobilização Marítima.

Desenvolver projetos conjuntos com a sociedade civil para aprimorar as infraestruturas, instaladas e potenciais, de que dispõe o País, de forma a garantir a mobilização marítima para um eventual emprego da expressão militar do Poder Nacional, em prol das ações de defesa.

EN-3. Fortalecimento das Relações Internacionais.

Promover medidas para contribuir com o fomento da confiança mútua e da segurança internacionais, por meio de intercâmbios, acordos, operações internacionais, bem como pela presença e atuação em foros multilaterais e em mecanismos inter-regionais, quando do interesse da Administração Naval e em prol da Política Externa do País.

EN-4. Aprimoramento da Segurança da Navegação.

Promover o desenvolvimento de atividades relacionadas aos assuntos marítimos, à segurança da navegação, à hidrografia, à oceanografia e à meteorologia, em prol do Poder Naval e do Poder Marítimo.

EN-5. Contribuição para o Desenvolvimento Nacional.

Cooperar com o desenvolvimento nacional, a defesa civil, e as ações governamentais para o desenvolvimento da Base Industrial de Defesa.

EN-6. Desenvolvimento de Atividades Interministeriais relacionadas ao Mar e à região Antártica.

Desenvolver pesquisas científicas relacionadas à preservação do meio ambiente, com o uso sustentável dos recursos do ambiente marinho e sistemas de observação dos oceanos;

promover o desenvolvimento tecnológico; estabelecer o limite exterior da Plataforma Continental brasileira além das 200 milhas; a fim de garantir a presença

brasileira em águas nacionais, internacionais, nas ilhas oceânicas e na região Antártica.

EN-7. Desenvolvimento da Mentalidade Marítima.

Contribuir para aumentar a consciência marítima na sociedade brasileira, a fim de possibilitar o pleno conhecimento da importância do uso do mar para o desenvolvimento socioeconômico do País.

EN-8. Aprimoramento do Setor do Material da MB.

Aprimorar o Setor do Material com o propósito de buscar a otimização e a economicidade dos processos e atividades de logística e mobilização, em prol do preparo e do emprego do Poder Naval.

EN-9. Aprimoramento do caráter anfíbio e expedicionário do Poder Naval.

Disponer de meios navais e de fuzileiros navais, em permanente condição de pronto emprego, para atuar em região que configure cenário estratégico de interesse.

EN-10. Desenvolvimento das competências tecnológicas da Marinha.

Desenvolver a infraestrutura de ciência, tecnologia e informação, adicionada à formação pessoal, com intuito de "internalizar", no País, os produtos de alto conteúdo tecnológico e de difícil aquisição no exterior, considerados estratégicos para o Poder Naval.

EN-11. Fortalecimento do Sistema de Inteligência da Marinha.

Adotar medidas que contribuam para a melhoria da produção e da salvaguarda de conhecimentos de interesse para a MB.

EN-12. Desenvolvimento das competências tecnológicas no setor nuclear.

Desenvolver infraestrutura relacionada à tecnologia nuclear, adicionada à formação de recursos humanos necessários, com intuito de construir submarinos com propulsão nuclear.

EN-13. Aprimoramento do Pessoal.

Aprimorar os processos de recrutamento, de seleção, dos mecanismos de desenvolvimento das competências e da sistemática de distribuição, de modo que a pessoa certa, com a capacitação adequada, esteja no lugar e no momento certos com as melhores condições de higidez física e psicossocial.

EN-14. Desenvolvimento da Gestão Estratégica.

Realizar a Gestão Estratégica baseada em boas práticas, alicerçada em

ferramentas contemporâneas que possibilitem a governança de projetos, processos e riscos, racionalizando custos, combatendo desperdícios e incentivando a obtenção de recursos de fontes extra-MD.

As AEN, relacionadas ao trabalho em questão, estão separadas pelas seguintes perspectivas:

1 - Perspectiva “Resultados para a Sociedade”

OBNAV-1: Contribuir para a Defesa da Pátria.

EN-1. Fortalecimento do Poder Naval.

EN-2. Desenvolvimento da Mobilização Marítima.

OBNAV-2: Contribuir para a Garantia dos Poderes Constitucionais e da Lei e da Ordem.

EN-1. Fortalecimento do Poder Naval.

OBNAV-3: Cooperar com o Desenvolvimento Nacional.

EN-1. Fortalecimento do Poder Naval.

EN-2. Desenvolvimento da Mobilização Marítima

EN-5. Contribuição para o Desenvolvimento Nacional

2 - Perspectiva de Processos Finalísticos

OBNAV-6: Executar Operações e Ações de Guerra Naval

EN-1. Fortalecimento do Poder Naval.

AEN-1. Intensificar a presença naval nas AJB, em especial na Região Amazônica, na hidrovia Paraná-Paraguai, na Foz do Rio Amazonas e na faixa marítima no eixo Vitória –Santos.

OBNAV-7: Executar o Emprego Limitado da Força

EN-1. Fortalecimento do Poder Naval.

AEN-2. Preparar forças militares para atuar em operações de paz, operações humanitárias ou como força expedicionária de forma a estar pronto para participar em missões da Organização das Nações Unidas (ONU).

AEN-3. Aperfeiçoar e expandir a quantidade de meios para emprego em PATNAV, patrulhamento e inspeção naval, de modo a realizar, anualmente, cem operações de fiscalização das Águas Jurisdicionais Brasileiras.

EN-3. Fortalecimento das Relações Internacionais.

AEN-4. Manter-se em condições de comandar a FTM-UNIFIL, por quatro anos.

OBNAV-8: Cumprir Atividades Benignas

EN-1. Fortalecimento do Poder Naval.

AEN-5. Aperfeiçoar o serviço SAR e expandir a quantidade de meios para emprego nestas atividades.

EN-3. Fortalecimento das Relações Internacionais.

AEN-6. Contribuir para a promoção dos interesses brasileiros e participação ativa em fóruns internacionais sobre temas militares como instrumento da Defesa Nacional.

AEN-7. Contribuir para o fomento da projeção internacional do Brasil na área de Defesa.

AEN-8. Realizar cooperação e intercâmbio na área de defesa, com países e organismos multilaterais, de forma a contribuir para a paz, segurança e estabilidade regional e internacional.

AEN-9. Celebrar e ratificar acordos de cooperação e memorandos de entendimento na área de defesa com países de interesse estratégico brasileiro, de forma a contribuir como instrumento da Defesa Nacional.

EN-4. Aprimoramento da Segurança da Navegação.

AEN-10. Ampliar a estrutura do Sistema de coleta, processamento e disseminação de dados ambientais.

AEN-11. Desenvolver e consolidar um sistema de despacho de embarcações informatizado ("Porto sem Papel"), em cooperação com outros órgãos, visando tornar ágil a liberação e o fluxo de embarcações.

AEN-12. Modernizar os sistemas de registros e controle de apoio às atividades do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA), tornando-os interoperacionais e de acesso prático para atualização e verificação de dados, bem como para emissão de certificados obrigatórios.

AEN-13. Atuar junto à comunidade científica, articular-se com organizações governamentais e socioeconômicas, visando aperfeiçoar a legislação para uso, exploração e conservação de espaços marítimos em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

AEN-14. Promover e estimular as encomendas de construção para manter o nível de atividade e desenvolvimento da indústria naval brasileira.

AEN-15. Reestruturar o Programa de Trabalho de Sinalização Náutica (PTSN).

AEN-16. Ampliar e aperfeiçoar a fiscalização do tráfego aquaviário e seu sistema de controle (SISGVI).

AEN-17. Planejar a realização do Ensino Profissional Marítimo (EPM) para formar e capacitar profissionais especializados, considerando as necessidades do setor marítimo por pessoal qualificado.

EN-5. Contribuição para o Desenvolvimento Nacional.

AEN-18. Apoiar a Realização de Grandes Eventos.

AEN-19. Apoiar atletas militares em competições esportivas nacionais e internacionais, por meio do Programa Olímpico da Marinha (PROLIM).

AEN-20. Intensificar a presença naval na Amazônia, de forma a apoiar o Programa Calha Norte.

AEN-21. Intensificar a presença naval na hidrovia Paraguai-Paraná, de forma a contribuir para a promoção do desenvolvimento nacional.

AEN-22. Contribuir para a capacitação profissional de jovens egressos do serviço militar para inserção no mercado de trabalho - Projeto Soldado-Cidadão.

AEN-23. Contribuir para apoiar a participação de universitários no Projeto Rondon, para o fortalecimento da consciência cidadã.

EN-6. Desenvolvimento de Atividades Interministeriais Relacionadas ao Mar e à Região Antártica.

AEN-24. Implantar, operacionalizar e manter a infraestrutura, a capacidade logística e de apoio à pesquisa do Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR), de modo a manter a taxa de atendimento logístico de demanda de pesquisa em sessenta por cento.

AEN-25. Reconstruir a Estação Antártica Comandante Ferraz conforme padrões de sustentabilidade ambiental aplicáveis à Antártica.

AEN-26. Implantar, operacionalizar e manter a infraestrutura necessária ao desenvolvimento das atividades científicas e ambientais, relacionadas ao Plano de Direção Setorial para os Recursos do Mar.

AEN-27. Elaborar a proposta revista do limite exterior da Plataforma

Continental Brasileira para além das 200 milhas, conforme previsto no artigo 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), de forma a obter a ampliação do limite da Plataforma Continental Brasileira para até 350 milhas da linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial ou 100 milhas da isóbata de 2.500 m.

AEN-28. Realizar levantamentos geológicos e geofísicos na região entre o Platô de São Paulo e a Elevação do Rio Grande, vinculados aos estudos do limite exterior da Plataforma Continental Brasileira.

AEN-29. Definir as diretrizes iniciais, orientações e ferramentas adequadas ao planejamento espacial marinho, de forma a permitir a conclusão da primeira versão do Plano de Uso Compartilhado do Ambiente Marinho.

AEN-30. Identificar as alterações legislativas e normativas necessárias para harmonização das políticas relacionadas ao uso compartilhado do ambiente marinho e costeiro.

AEN-31. Ampliar as atividades científicas nas ilhas oceânicas. **

OBNAV-10: Promover a Comunicação Estratégica

EN-7. Desenvolvimento da Mentalidade Marítima.

AEN-34. Realizar produções e divulgações das atividades realizadas pelo Poder Naval, por ocasião dos exercícios operativos.

AEN-35. Realizar produções e divulgações das atividades realizadas pelo Poder Naval quando operando com outras marinhas.

AEN-36. Realizar produções e divulgações das atividades realizadas pelo Poder Naval, visando obter maior visibilidade da Força no âmbito das Operações de Paz, principalmente as de caráter naval.

AEN-37. Realizar produções e divulgações para destacar a capacidade do Poder Naval de contrapor-se à concentração de forças hostis nas proximidades das fronteiras e dos limites das AJB.

AEN-38. Realizar produções e divulgações das atividades realizadas pelo Poder Naval, por ocasião das missões em prol do apoio à Política Externa.

AEN-39. Realizar produções e divulgações de eventos, produtos e materiais de Defesa produzidos nacionalmente e de emprego Naval, advindos da Base Industrial de Defesa.

3 - Perspectiva de Processos de Apoio

OBNAV-11: Aprimorar a Gestão da Capacitação do Pessoal

EN-1. Fortalecimento do Poder Naval.

AEN-40. Aprimorar o aprestamento de forma a alcançar índice de 65% dos meios operativos da MB na condição de eficiência “Pronto para Operar”.

AEN-41. Capacitar pessoal em Defesa Nuclear, Bacteriológica, Química e Radiológica (DefNBQR).

AEN-42. Manter pessoal capacitado no que tange à CT&I.

AEN-43. Contribuir para capacitar servidores civis em áreas de interesse da Defesa, em instituições de qualidade reconhecida.

EN-2. Desenvolvimento da Mobilização Marítima.

AEN-44. Reestruturar a Reserva Naval e redimensionar sua aplicação como Força de Trabalho efetiva, considerando os diversos níveis de capacitação acadêmica e competências requeridas.

EN-13. Aprimoramento do Pessoal.

AEN-45. Aprimorar a interação entre os processos de capacitação, cursos e adestramentos, com as Organizações Militares Orientadoras Técnicas (OMOT), para atender às demandas geradas pela inserção de novos meios e suas tecnologias, bem como acompanhar a evolução na área de CT&I.

AEN-46. Aprimorar e ampliar a gestão do preparo do pessoal e do conhecimento obtido no âmbito do Programa de Desenvolvimento de Submarinos/Programa Nuclear da Marinha (PROSUB/PNM), por meio de um Empreendimento Modular (EM) de Gestão do Conhecimento (GC), voltado para os referidos Programas.

AEN-47. Implementar a Gestão por Competências, considerando os aspectos relacionados à capacitação: mapeamento de competências e criação de itinerários formativos e currículos por competências.

AEN-48. Aprimorar o Sistema de Ensino Naval (SEN), por intermédio da ampliação e Capacitação do Corpo Docente e da revitalização das Escolas e Centros de Instrução, com laboratórios e para receber simuladores adequados aos meios e sistemas em uso na MB.

AEN-49. Aprimorar o Itinerário Formativo de Oficiais e Praças, incluindo a capacitação em idiomas, no incremento da Formação Militar-Naval, e o fomento da

Mentalidade Marítima.

OBNAV-12: Aprimorar a Logística e a Mobilização

EN-1. Fortalecimento do Poder Naval.

AEN-50. Incrementar a capacidade de Guerra de Minas na MB.

AEN-51. Executar a construção de quatro Corvetas Classe Tamandaré (CCT).

AEN-52. Gerenciar a construção de quatro Submarinos Convencionais (S-BR), conforme previsto em empreendimento modular.

AEN-53. Gerenciar a construção de um Submarino com Propulsão Nuclear (SN-BR), estabelecendo os marcos da construção, fabricação e entrega do SN-BR.

AEN-54. Executar a modernização de Submarinos Classe Tupi/Tikuna.

AEN-55. Executar a revitalização de Fragatas Classe "Niterói" (FCN).

AEN-56. Executar a modernização de oito Aeronaves Super Lynx.

AEN-57. Executar a obtenção de cinco Helicópteros de emprego geral de pequeno porte.

AEN-58. Executar a obtenção de quinze Helicópteros de Instrução (HI).

AEN-59. Executar a construção/obtenção de cinco Navios-Patrolha Oceânicos (NPaOc-1800).

AEN-60. Executar a construção de dez Navios-Patrolha (NPa 500-BR).

AEN-61. Executar a construção de um Navio-Escola (NE).

AEN-62. Gerenciar a Construção do Hangar do 2º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-2).

AEN-63. Executar os estudos de exequibilidade de obtenção do conjunto Navio-Aeródromo/Aeronaves.

AEN-64. Executar o projeto de concepção de uma Fragata Leve.

AEN-65. Executar a construção/obtenção de um Navio de Apoio Logístico (NApLog).

AEN-66. Executar a construção/obtenção de um Navio de Socorro e Salvamento de Submarinos (NSS).

AEN-67. Executar a obtenção, por oportunidade, de três Rebocadores de Alto-Mar (RbAM).

AEN-68. Executar a obtenção de até oito Navios Caça-Minas (NCM).

AEN-69. Executar a obtenção de quatro aviões de COD-AAR.

AEN-70. Executar a obtenção de seis Avisos de Instrução para a Escola Naval.

AEN-71. Desenvolver o projeto básico executivo do Navio-Patrolha Fluvial Amazônico.

AEN-72. Gerenciar a construção de Estaleiro e Base Naval para Construção e Manutenção de Submarinos, conforme previsto em empreendimento modular.

AEN-73. Desenvolver os projetos componentes do Programa Esporão: Torpedo Pesado Nacional (TPN), Míssil Antinavio Nacional (MAN-SUP), Míssil Submarino-Superfície (MAN-SUB SM-39), Sonar Passivo Rebocado e Sistema Integrado de Gerenciamento de Plataforma (IPMS). Considerar, no desenvolvimento do TPN, uma versão preliminar reduzida, e sistemas inerciais e de controle, aplicados a Veículos Submarinos Autônomos (VSA).

AEN-74. Iniciar a implementação, de forma modular, do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz).

AEN-75. Executar o acompanhamento da obtenção de dezesseis Helicópteros de emprego geral de médio porte (UH-15/ UH-15A/ AH-15B).

AEN-76. Desenvolver o programa de obtenção dos Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas Embarcadas (SARPE).

AEN-77. Executar a obtenção de um simulador de voo tático para a aeronave "Seahawk" (SH-16).

AEN-78. Executar a modernização de nove aviões do 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (AF-1).

AEN-79. Readequar o Sistema Naval de Comando e Controle (SISNC2).

AEN-80. Estabelecer o nível de serviço para as categorias de Material cujo Órgão de Direção Gerencial seja a Diretoria de Abastecimento da Marinha (DAbM) (sobressalentes , material de saúde, fardamento, gêneros, material comum e Combustível, Lubrificante e Graxa (CLG), considerando a compulsória imobilização de recursos para essa finalidade, visando assessorar a Alta Administração Naval (Conselho Financeiro e Administrativo da Marinha - COFAMAR/Conselho do Plano Diretor - COPLAN), para que essa, à luz dos recursos orçamentários disponíveis, ou previstos, possa deliberar acerca de eventuais ajustes na composição do estoque a ser adotado.

AEN-81. Elaborar o projeto básico para a implantação da Segunda Esquadra

e da Segunda Força de Fuzileiros da Esquadra.

AEN-82. Obter material de Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica (DefNBQR).

AEN-83. Implantar o Batalhão de Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica (DefNBQR) de Itaguaí - RJ.

EN-2. Desenvolvimento da Mobilização Marítima

AEN-84. Aperfeiçoar o sistema de registro (SISGEMB), inspeções/vistorias das embarcações (SISGEVI), visando subsidiar o Sistema Nacional de Mobilização (SINAMOB).

AEN-85. Promover e estimular junto a órgãos governamentais, empresas de navegação e construção naval, uma política de incentivos, construção e arrendamento, visando adaptar alguns projetos de construção de navios mercantes para atendimento das necessidades de mobilização.

EN-4. Aprimoramento da Segurança da Navegação

AEN-86. Desenvolver e aperfeiçoar o Sistema de Acompanhamento do Tráfego Marítimo (SATMA), em particular de seu componente relacionado ao Programa de Rastreamento de Embarcações em Navegação Interior (PRENAV).

AEN-87. Aperfeiçoar o SISNC2, para capacitá-lo ao monitoramento costeiro, integrado ao Comando e Controle da Patrulha Naval (Sistema SCUA).

AEN-88. Aperfeiçoar a gestão de manutenção das embarcações do SSTA.

Fonte: BRASIL. Marinha. Estado-Maior da Armada. **EMA-300:** Planejamento Estratégico da Marinha. Brasília, DF, 2017b, v. 3.

ANEXO C – OBJETIVOS E DIRETRIZES FUNDAMENTAIS DA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES

Tendo como referência o Livro de Estado do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, elaborado no ano de 2018, às páginas 44 e 45, são objetivos da PNT:

- 1 Prover um sistema acessível, eficiente e confiável para a mobilidade de pessoas e bens;
- 2 Garantir a segurança operacional em todos os modos de transportes;
- 3 Prover uma matriz viária racional e eficiente;
- 4 Promover a participação intra e interinstitucional, considerando sociedade, governo e mercado, no desenvolvimento de uma política de transporte integrada;
- 5 Planejar os sistemas de logística e transportes a partir de uma visão territorial, integrada e dinâmica;
- 6 Disciplinar os papéis dos atores do Setor de Transportes do Governo Federal;
- 7 Dar transparência à sociedade, ao mercado e aos agentes públicos quanto às ações governamentais do Setor de Transportes;
- 8 Incorporar a inovação e o desenvolvimento tecnológico para o aperfeiçoamento contínuo das práticas setoriais;
- 9 Promover a cooperação e a integração física e operacional internacional;
- 10 Considerar as particularidades e potencialidades regionais nos planejamentos setoriais de transportes;
- 11 Atuar como vetor do desenvolvimento socioeconômico e sustentável do país; e
- 12 Garantir a infraestrutura viária adequada para as operações de segurança e defesa nacional.

As Diretrizes Fundamentais da PNT, estabelecidas nas páginas 50 a 52, são:

- Ofertar um sistema viário integrado, eficiente e seguro, com vistas ao aperfeiçoamento da mobilidade de pessoas e bens, à redução dos custos logísticos

e ao aumento da competitividade;

- Promover e aperfeiçoar a integração e articulação entre os órgãos do Setor de Transportes, bem como entre estes e outros órgãos afins, a partir da visão sistêmica, coordenação e sinergia entre as ações;

- Estimular a articulação interinstitucional para o aprimoramento do planejamento e avaliação das ações setoriais voltadas ao desenvolvimento socioeconômico e regional;

- Estruturar o arranjo institucional para uma coerente distribuição de competências no âmbito do Ministério e das instituições vinculadas em prol do desenvolvimento e cumprimento das ações setoriais;

- Propor, na esfera intersetorial, substratos jurídicos consistentes e coerentes de modo a proporcionar um ambiente seguro e confiável para a aplicação de recurso nos sistemas de logística e transportes;

- Estabelecer, na esfera intrasetorial, regramentos consistentes e efetivos, de modo a ensejar segurança jurídica no planejamento e investimentos no Setor de Transportes;

- Divulgar dados, informações e ações do Setor de Transportes, confiáveis e integrados, de modo amplo, periódico e acessível;

- Considerar os aspectos socioeconômicos da não implantação da infraestrutura de transportes;

- Aprimorar continuamente a gestão das infraestruturas, operações e serviços de transportes;

- Regular e fiscalizar, de modo efetivo, os serviços de transporte prestados à sociedade;

- Valorizar e qualificar os recursos humanos das instituições governamentais do Setor de Transportes por meio do desenvolvimento de competências estratégicas, da atração e retenção de talentos e da criação de ambiente motivacional propício;

- Incentivar o intercâmbio de conhecimentos e experiências com instituições nacionais e internacionais para o aperfeiçoamento das práticas setoriais;

- Desenvolver estudos e pesquisas voltados à modernização da gestão e à incorporação de inovações no sistema de transportes;

- Aprimorar o sistema de transportes com vistas ao fortalecimento de

regiões economicamente dinâmicas e consolidadas;

- Induzir o desenvolvimento de regiões economicamente estagnadas e deprimidas a partir de um sistema viário eficiente;

- Planejar as infraestruturas de transportes à luz das particularidades regionais e ambientais;

- Alinhar as iniciativas nacionais com as políticas e o planejamento dos países vizinhos em favor da geração de livre trânsito e interoperabilidade setorial;

- Considerar os aspectos socioambientais, econômicos, políticos e culturais no planejamento de transportes;

- Promover a expansão e manutenção contínuas, técnica e financeiramente sustentáveis, do sistema viário federal; e

- Alinhar as ações setoriais à luz das Diretrizes Socioambientais do Ministério.

Fonte: BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Política Nacional de Transportes: **Livro de Estado**. Brasília: MTPA, 2018b. Disponível em: <http://transportes.gov.br/images/2018/documentos/livro_de_estado_versao_1.0.pdf>. Acesso em: 26 jun. 2018.